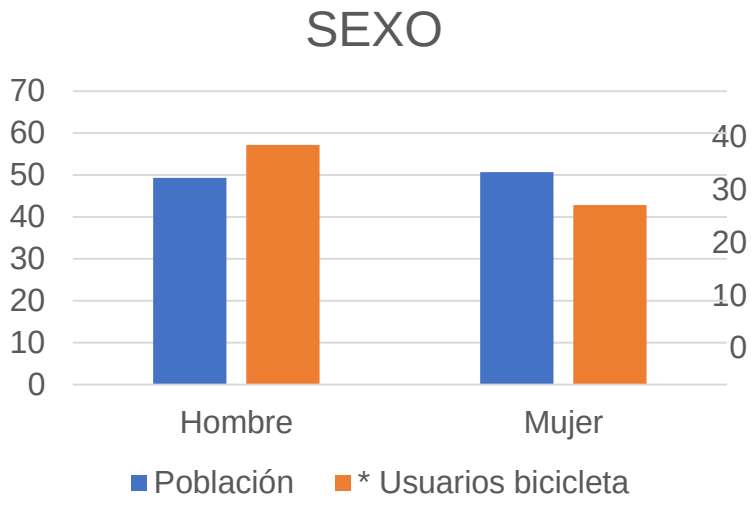
+ Bicis = + Igualtat

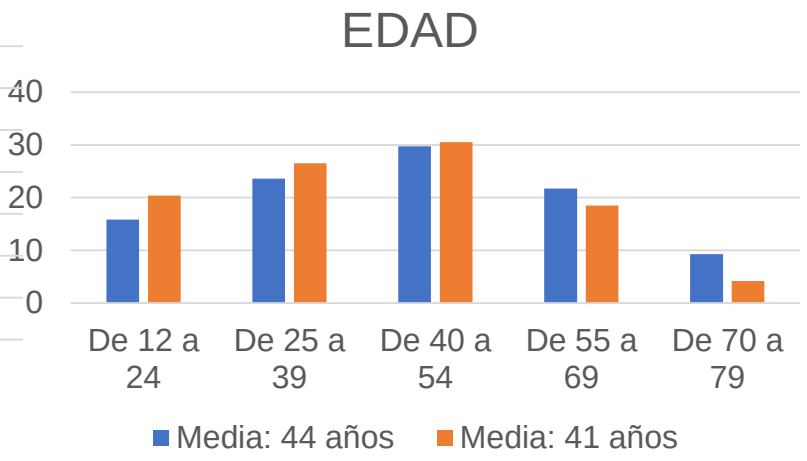
Índex

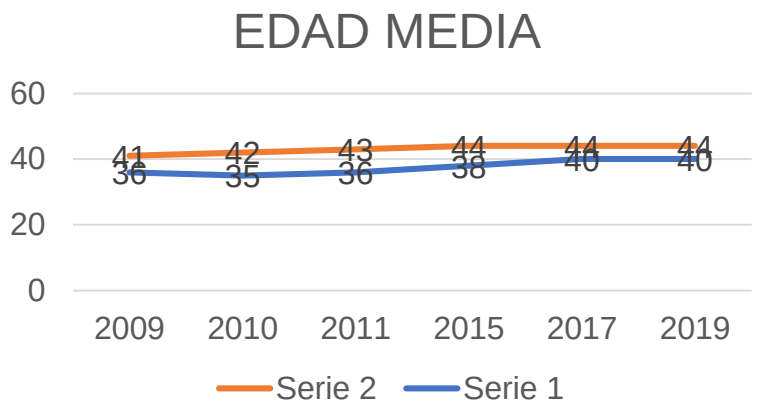
1. Algunes dades
2. Guerra de sexes: #like a girl
4. Què és un producte turístic?
5. Com es tracen les rutes cicloturístiques?
6. Casos

Algunes dades: la bici

“Els usuaris de la bicicleta tenen un perfil masculí i jove, encara que cada vegada hi ha més dones i més persones d'edat mitja-adulta que utilitzen la bicicleta” (Barómetro de la Bicicleta, 2019)





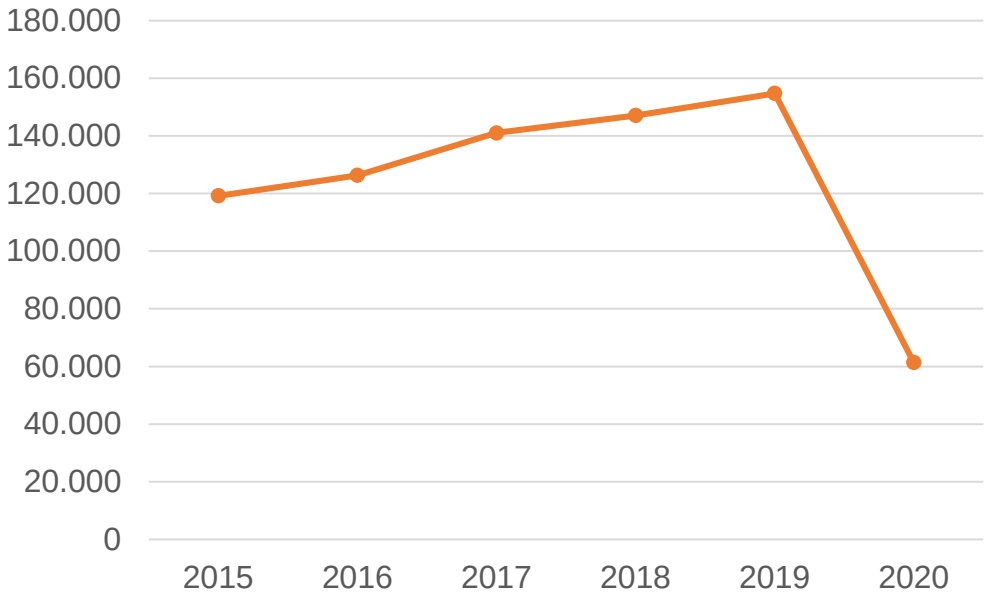


S'entén per usuaris de la bicicleta aquells que diuen utilitzar la bicicleta amb alguna freqüència: cada dia o gairebé, almenys una vegada a la setmana, només els caps de setmana, alguna vegada al mes o amb menor freqüència. S'han considerat no usuaris de la bicicleta els que afirmen no anar mai o gairebé mai amb bici i els que no saben anar amb bici.

Font: Barómetro de la Bicicleta

Algunes dades: la bici i el turisme

- Aportació del turisme al PIB de l'economia espanyola

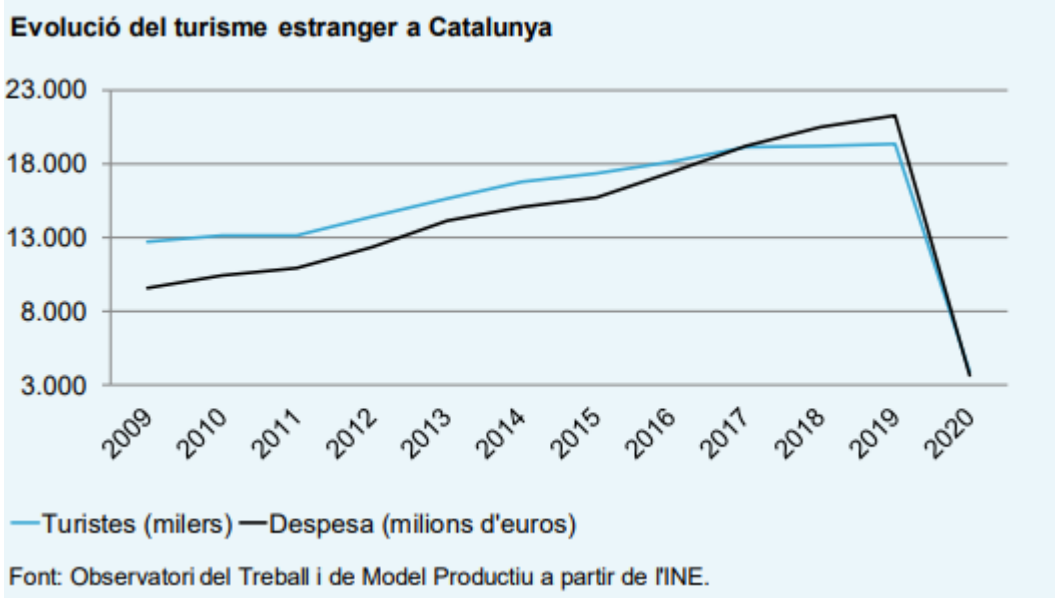


Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Institut Nacional d'Estadística.

- Importància del turisme a Catalunya

Aportació del turisme al PIB de l'economia catalana 12%;

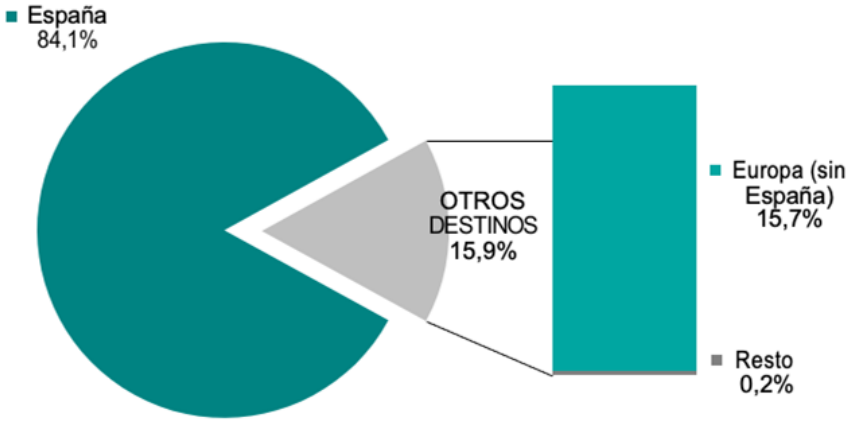
30.000 milions d'euros



Font: Departament d'Economia i Hisenda de la Generalitat de Catalunya a partir del INE

Algunes dades: la bici i el turisme

- Viatges de residents a Espanya realitzats principalment per motius esportius segons destí. 2020



*Font: Institut Nacional d'Estadística. Enquesta de Turisme de Residents (ETR/*FAMILITUR) i Enquesta de Despesa Turística (EGATUR).*

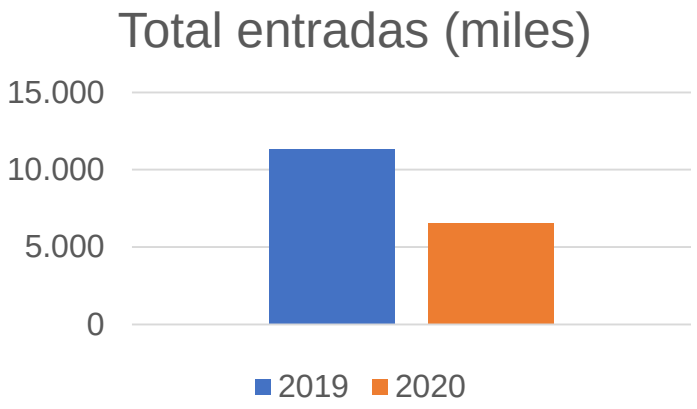
- El turisme esportiu genera 558 milions d'euros anuals a Catalunya, dels quals 269 tenen un impacte directe. Catalunya compta amb un segell turístic per al turisme esportiu.

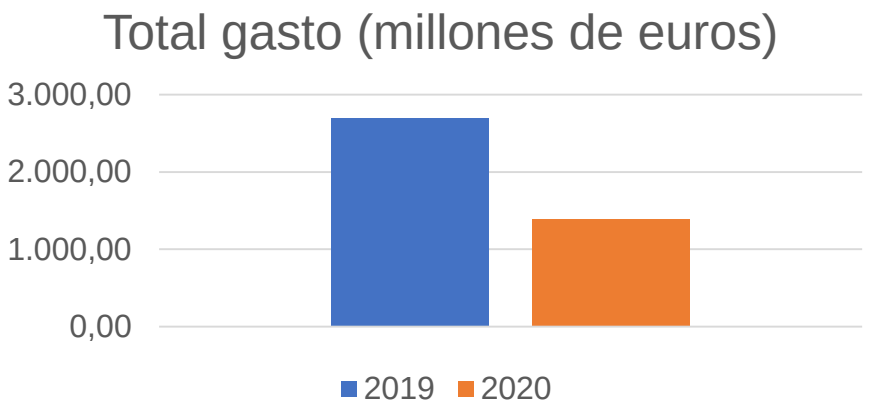
DESTINACIÓ
DE TURISME
ESPORTIU

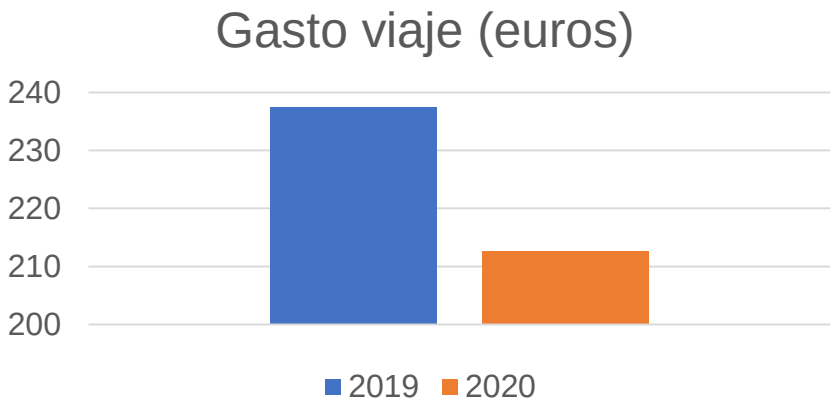
Font: Europapress: "El turismo genera 558 millones anuales en Catalunya, con un impacto directo de 269".

Algunes dades: la bici i el turisme

- Viatges de residents a Espanya en els quals es van realitzar activitats esportives i despesa total associat



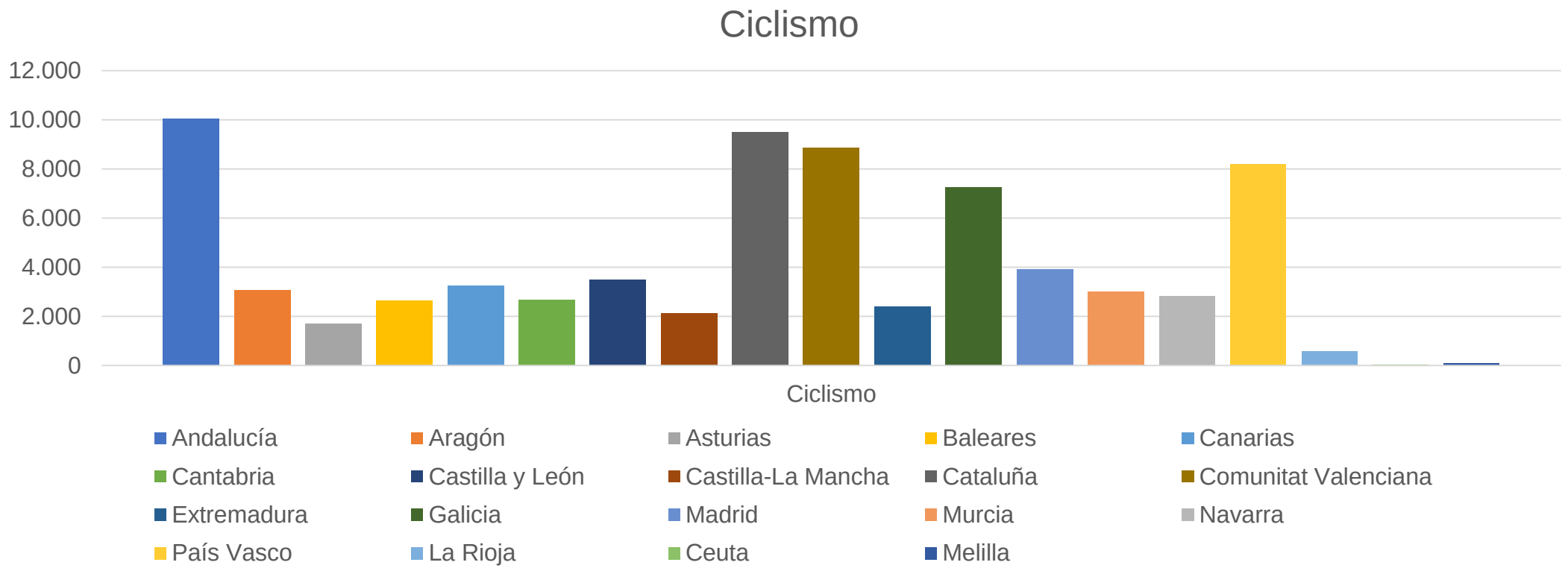




Font: Elaboració pròpia amb dades de l'Institut Nacional d'Estadística. Enquesta de Turisme de Residents (ETR/FAMILITUR)

Algunes dades: el ciclisme com a esport

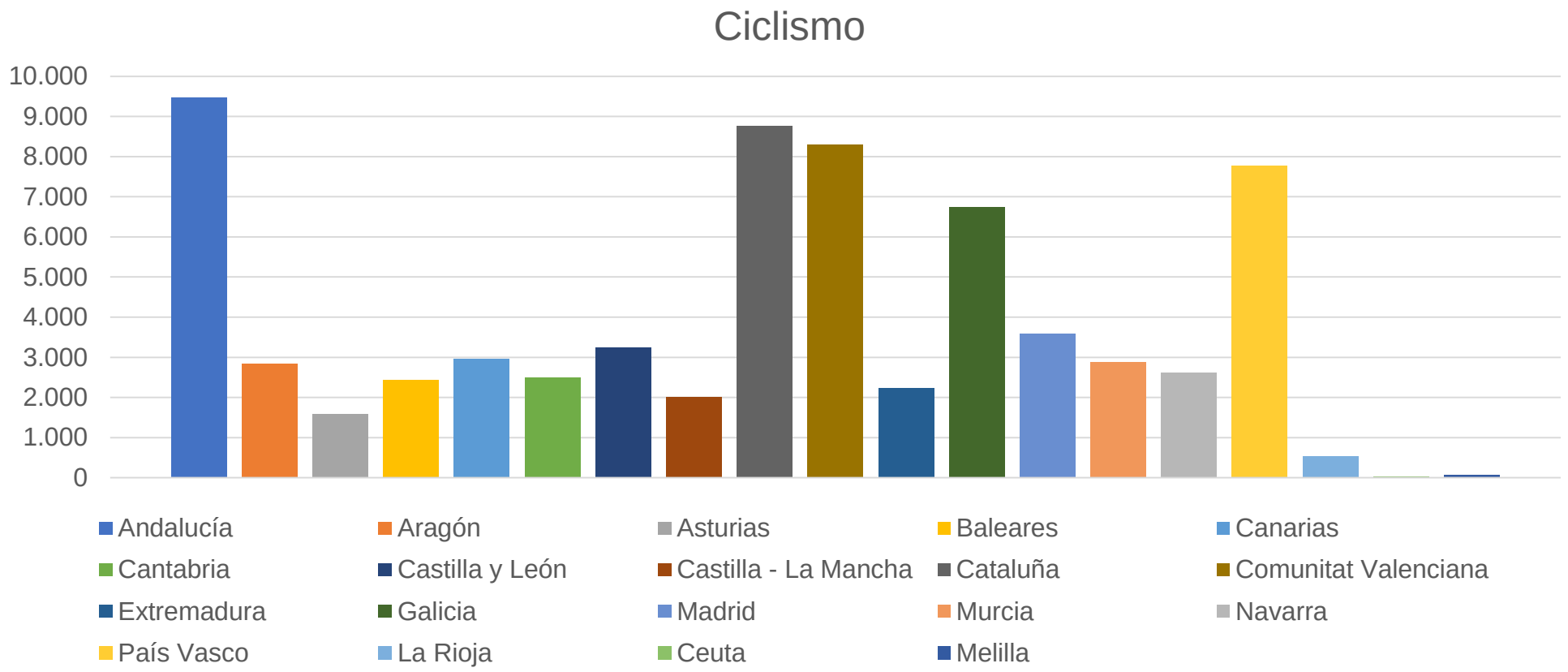
- Llicències federades per comunitat autònoma i sexe. Total



Font: Elaboració pròpia amb dades del MCUD - Anuari d'Estadístiques Esportives 2021 - Esport federat

Algunes dades: el ciclisme com a esport

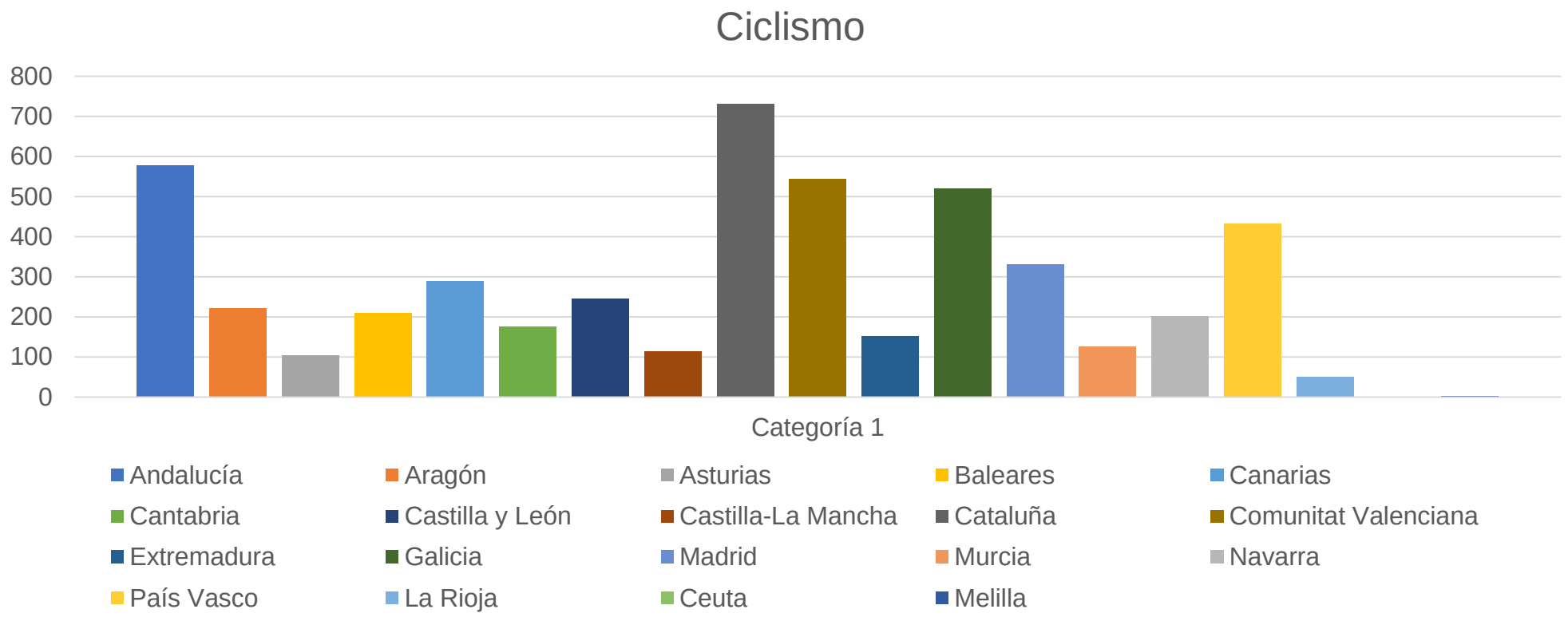
- Llicències federades per comunitat autònoma i sexe. Homes



Font: Elaboració pròpia amb dades del MCUD – Anuari d'Estadístiques Esportives 2021 – Esport federat

Algunes dades: el ciclisme com a esport

- Llicències federades per comunitat autònoma i sexe. Dones



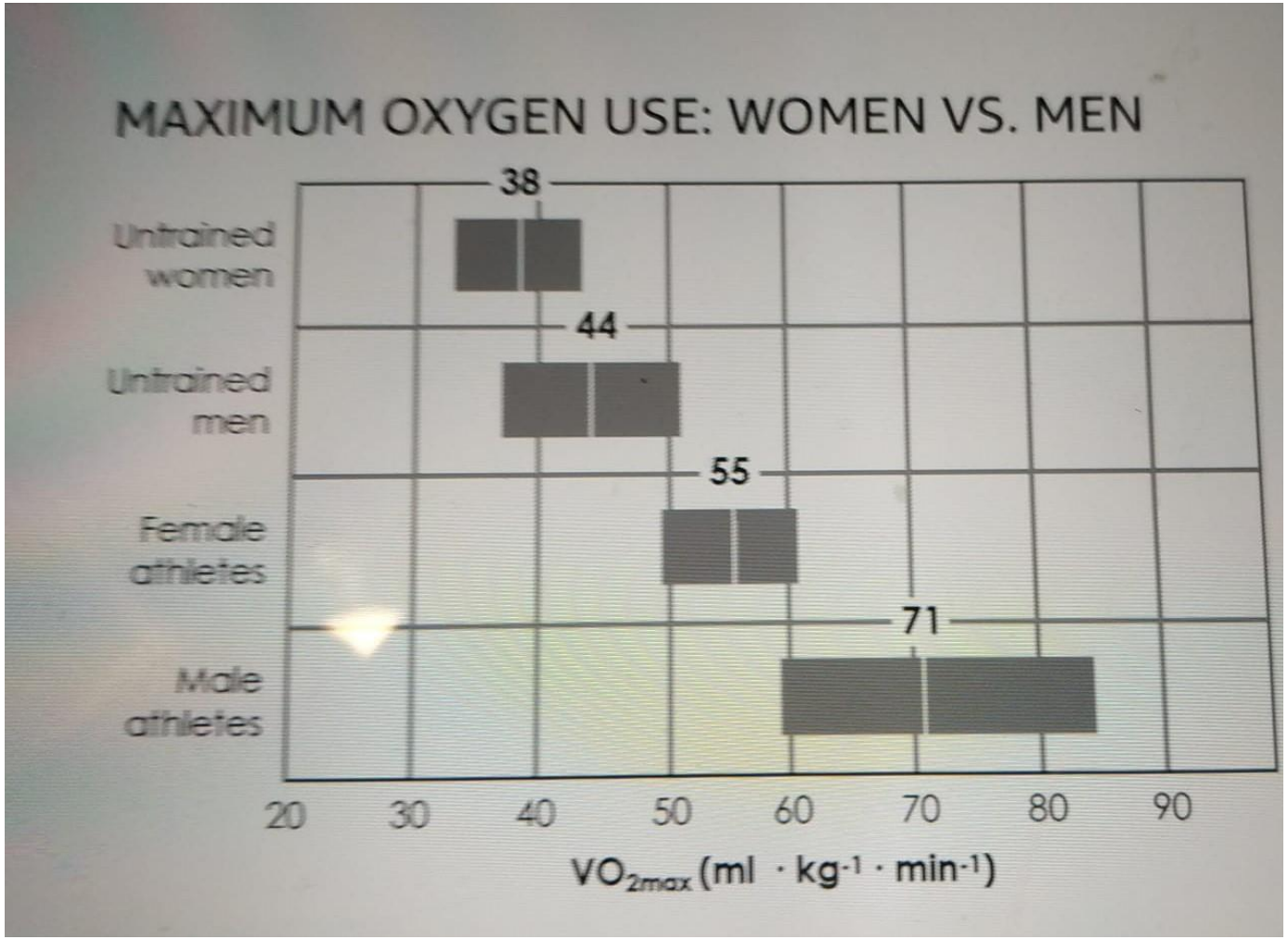
Font: Elaboració pròpia amb dades del MCUD – Anuari d'Estadístiques Esportives 2021 – Esport federat

#like a girl
Diferències fisiològiques

	Todos	Hombres	Mujeres	Dif. (%)	ES
Sector ciclismo					
$T20km_{bike}$ (min)	33,8 ± 2,3	32,0 ± 1,2	35,2 ± 2,0**	9,9	1,6
$Velmedia20km_{bike}$ (km/h)	35,3 ± 2,3	36,7 ±2,2	34 ± 1,9*	-6,6	-1,3
$Velmax20km_{bike}$ (km/h)	37,4 ± 2,4	39,5 ± 2,0	35,7 ± 0,9**	-9,5	-4,1
$Pmedia20km_{bike}$ (W)	182 ± 41	213 ±40	159 ± 22**	-25,2	-2,4
$Pmax20km_{bike}$ (W)	260 ± 62	311 ± 46	217 ± 34**	-30,4	-2,8
$Cadmedia20km_{bike}$ (rpm)	95 ± 7	98 ±4	92 ± 7	-6,7	-0,9
$Cadmax20km_{bike}$ (rpm)	106 ± 9	108 ± 8	103 ± 10	-4,9	-0,5
$FCmedia20km_{bike}$ (lpm)	157 ± 14	156 ± 16	157 ± 13	0,8	0,1
$FCmax20km_{bike}$ (lpm)	165 ± 12	165 ± 16	165 ± 10	-0,4	-0,1
$RPEmedia20km_{bike}$ (UA)	6 ± 2	6 ± 1	6 ± 2	4,2	0,2

Resultats obtinguts per tots els participants, pel grup d'homes i pel grup de dones en el test de ciclisme simulat (20 km de ciclisme).

#like a girl
Diferències fisiològiques



#like a girl
Diferències fisiològiques

Dona ≠ Home petit

- Massa: + petites

Fibra: + tipus I; tronc 52% força ↑, 66%↓

Reserves de greix: homes 4%, dones 12%; homes 5/25%, dones 12/30%

Max VO2/llindar lactat: motor + petit (<25/30% capacitat pulmonar), cor, pressió diastòlica inferior = <FC max

Testosterona: homes >6% glòbuls vermells / >15% hemoglobina

VO2: dones <15/25%

Estrogen: es recolza en carbohidrats

Suor: dones > = pèrdua de Na

#like a girl
Diferències fisiològiques

UN COP D'ULL A LES HORMONES

TESTOSTERONA

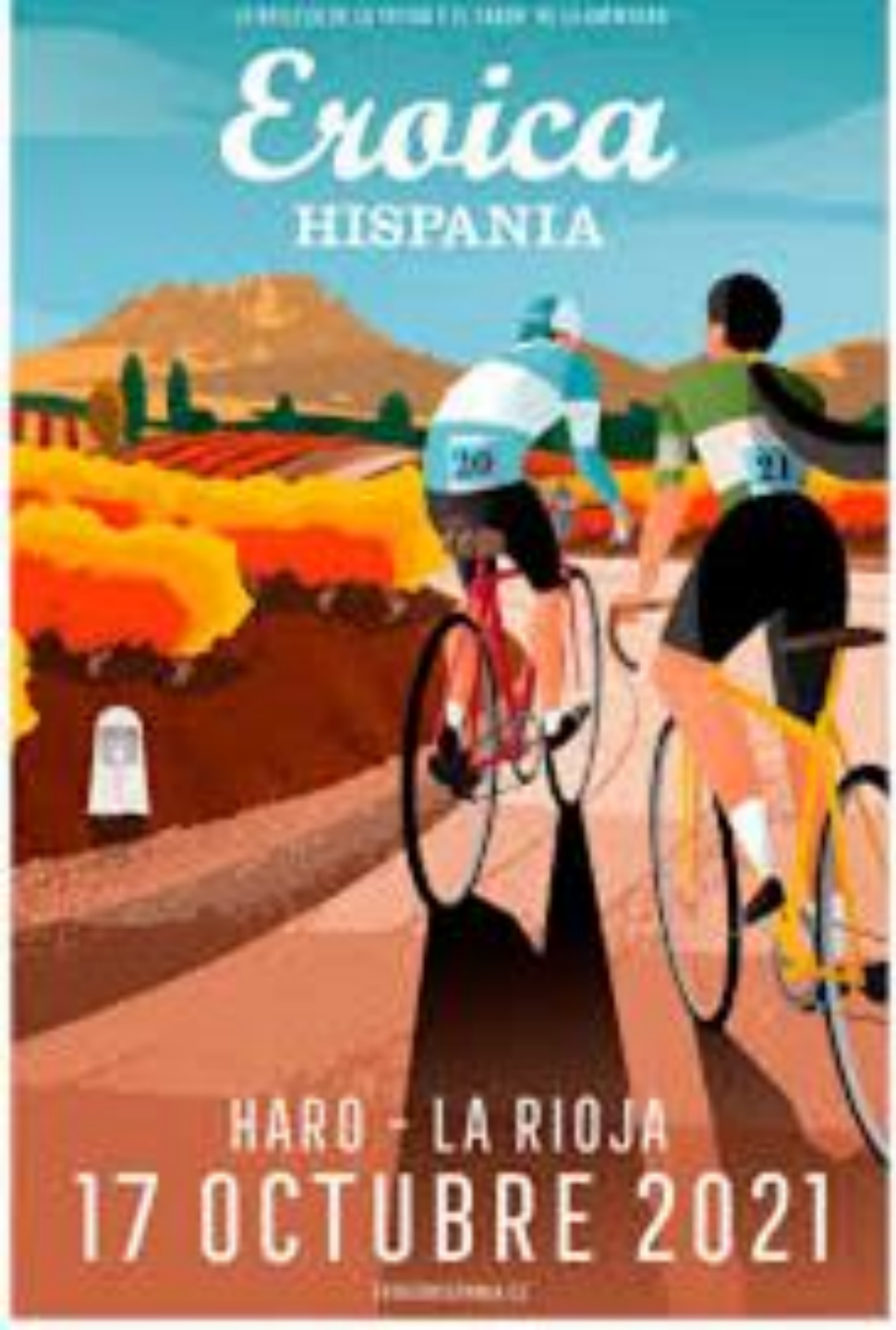
1. Formació d'ossos: ossos més grans
2. Síntesi proteica (procés biològic construcció muscular): músculs més grans
3. Eritropoietina (EPO): augmenta la producció de glòbuls vermells

ESTRÒGENS

Dipòsits de greix (lipoproteïna lipasa – damunt responsable de recollir els àcids grassos de la sang i convertir-los en teixit gras; els estrògens augmenten aquest procés) Inhibició d'estímuls anabòlics: és més difícil construir múscul

WOMEN ARE NOT SMALL MEN

Dra. Stacy Sims



Què és un producte turístic?

•“Combinació d'elements materials i immaterials com els recursos naturals, culturals i antròpics, així com els atractius turístics, les instal·lacions, els serveis i les activitats entorn d'un element, que representa l'essència de comercialització d'un destí i genera una experiència turística amb elements emocionals per als possibles clients”.

(Organització Mundial del Turisme)

Com es tracen les rutes cicloturístiques?

Aquest sistema de qualificació ajuda a:

•Que les usuàries de la ruta o sendera disposin de la suficient informació per a prendre les decisions encertades en funció del seu nivell físic i tècnic.

- Gestionar el risc i minimitzar la possibilitat d'accidents.
- Millorar l'experiència a l'aire lliure per a usuàries de la ruta o corriol.

HABLA CONSERVA RESPETA MONTA

RFEC

Entidad colaboradora de la Real Federación Española de Ciclismo

IMBA

INTERNATIONAL MOUNTAIN BICYCLING ASSOCIATION

Com es tracen les rutes cicloturístiques?

Avaluar l'exigència física i tècnica.

•dificultats tècniques ; distància total i el desnivell positiu acumulat, per a això s'ha

•Criteris a considerar

•Ample de la banda de rodadura.

•Superfície de rodadura.

•Pendent màxim i pendent mitjana.

•Obstacles naturals i les característiques tècniques del sender

•Sentit comú.

•Altres qualitats del sender

CALIFICACIÓN DE LA DIFICULTAD DE UN ITINERARIO

	muy fácil	fácil	difícil	muy difícil
Ancho del camino / sendero	< 3 m	2 - 3 m	1 - 2 m	< 1 m
Tipo de firme	Muy compactado	Mayormente estable, con cierta variabilidad	Muy variable	Ampliamente variable e impredecible
Pendiente media	< 5 %	< 7 %	< 10 %	< 13 %
Pendiente máxima	0 - 7 %	5 - 10 %	7 - 13 %	Mayor del 13 %
Obstáculos naturales	Ninguno	< 10 cm de altura	< 25 cm de altura	> 30 cm de altura
Características técnicas del sendero	Ningún obstáculo	Pueden existir obstáculos superables. Pasarelas de 1 m o más de anchura.	Pueden existir obstáculos superables. Incluye rocas sueltas. Pasarelas de menos de 1 m de anchura.	Pueden existir obstáculos superables. Incluye gran cantidad de rocas sueltas. Pasarelas de menos de 1/2 m de anchura. Muchas secciones

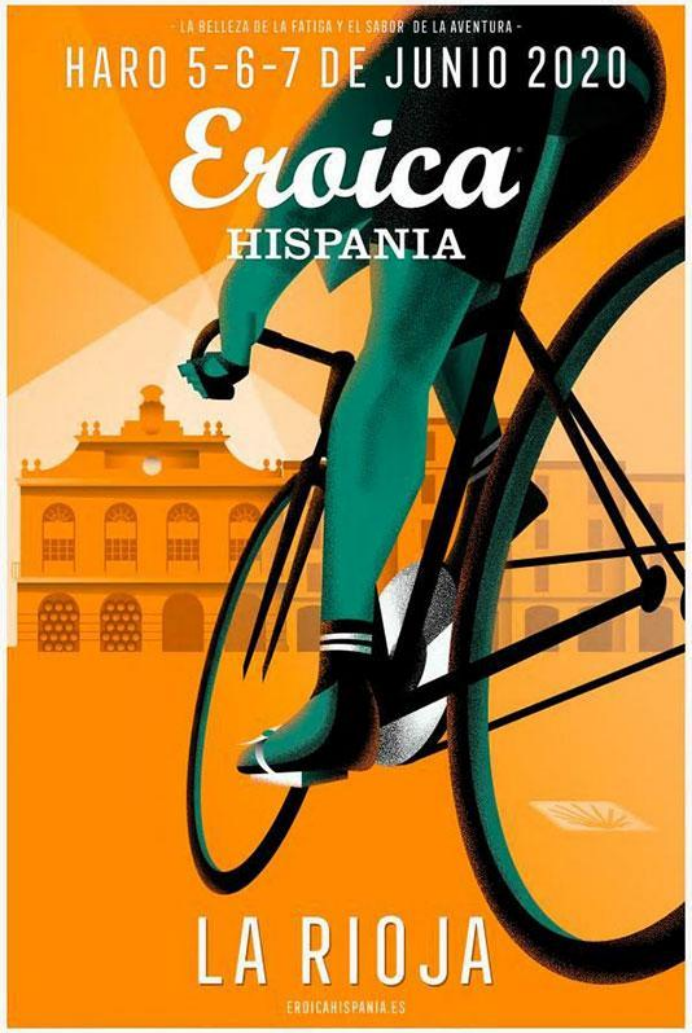
DISTANCIA TOTAL

DESNIVEL POSITIVO ACUMULADO

m \ km	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	60	70	>70
50													
100													
150													
200													
250													
300													
350													
400													
450													
500													
600													
700													
800													
900													
1000													
1200													
1400													
1600													
1800													
2000													
>2000													

Esta clasificación de dificultades es meramente orientativa. Para definir la dificultad de las rutas se deberá utilizar la anterior graduación, complementada con las consideraciones o recomendaciones de la Oficina técnica

Casos: FerrolTerra aos teus pés



Casos:
Eroica Hispania

- PARTICIPANTS TOTALS
  - 607 Fémines 119

- DESAGREGAT RECORREGUT
- Llarg 87 Fémines 12
- Mig 206 Fémines 41
- Curt 273 Fémines 57
- Paseig 41 Fémines 9

Casos: Vies verdes Girona

Parlem?

+ Bicis = + Igualtat

Ciutat, bici i gènere

La ciutat

La ciutat preindustrial: mixticitat d’usos i compacitat

La muralla medieval de Barcelona i les seves portes el teixit de l’Eixample

https://patrimoni.weebly.com/muralla-medieval-de-barcelona.html

La ciutat postindustrial: segregació d’usos i dispersió

Barberà del Vallès

La dispersió urbana al món

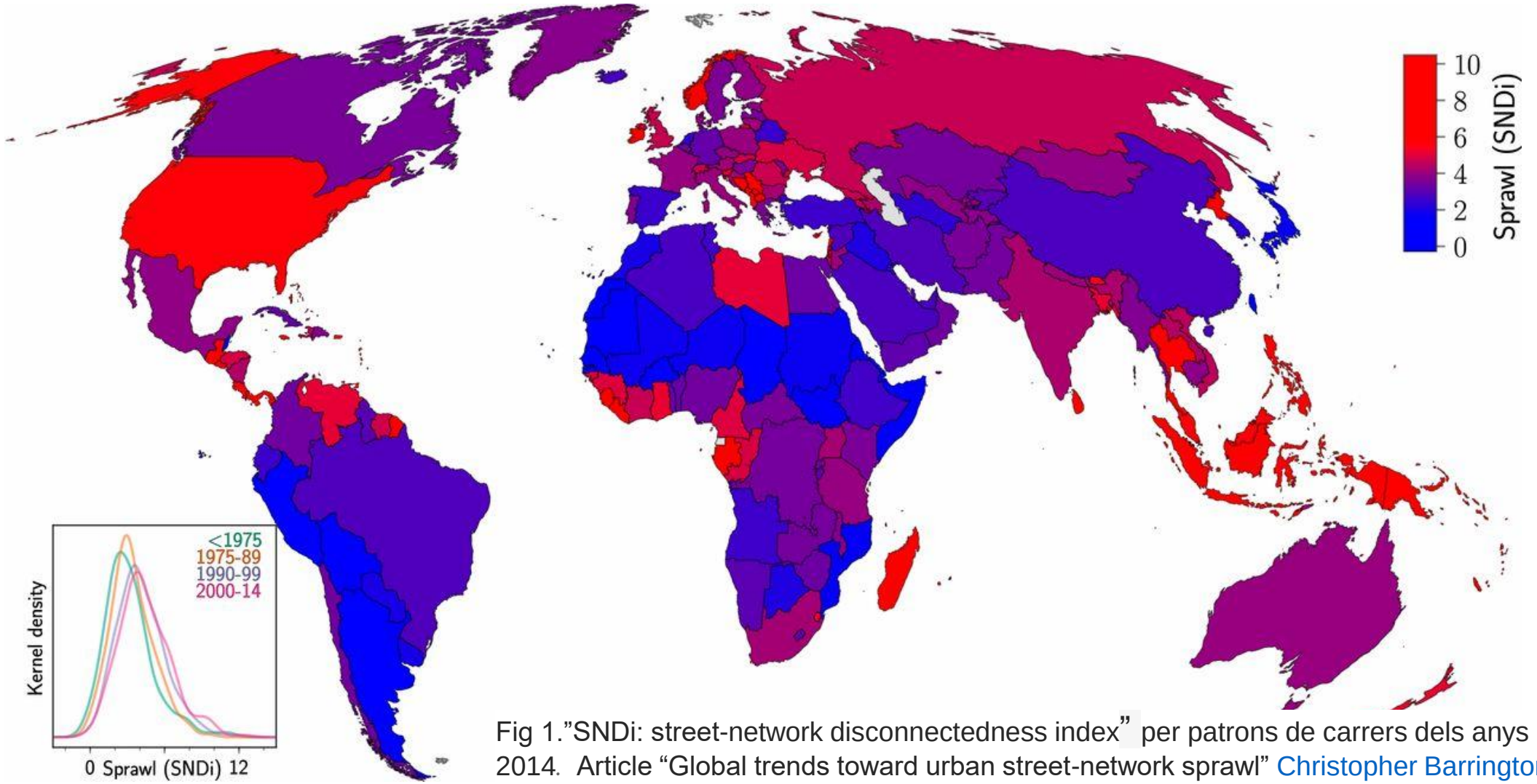


Fig 1.”SNDi: street-network disconnectedness index” per patrons de carrers dels anys 2000 a 2014. Article “Global trends toward urban street-network sprawl” Christopher Barrington-Leigh i Adam Millard-Ball ORCID Global trends toward urban street-network sprawl | PNAS

La bici

1. **Condicionants**
- Topografia
- Connectivitat teixit urbanístic

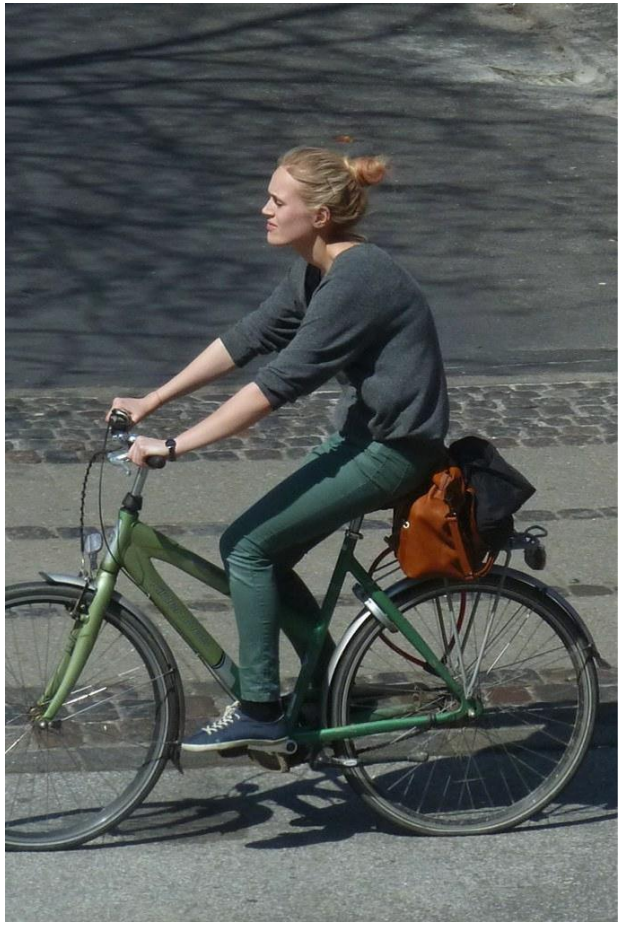
1. **Demanda**
- Origen: població
- Destí:centres generadors de mobilitat

1. **Oferta:**
- Multimodalitat
- Existència d’oferta d’altres modes

1. **Requisits del disseny**
- Seguretat
- Continuïtat
- Eficiència
- Llegibilitat

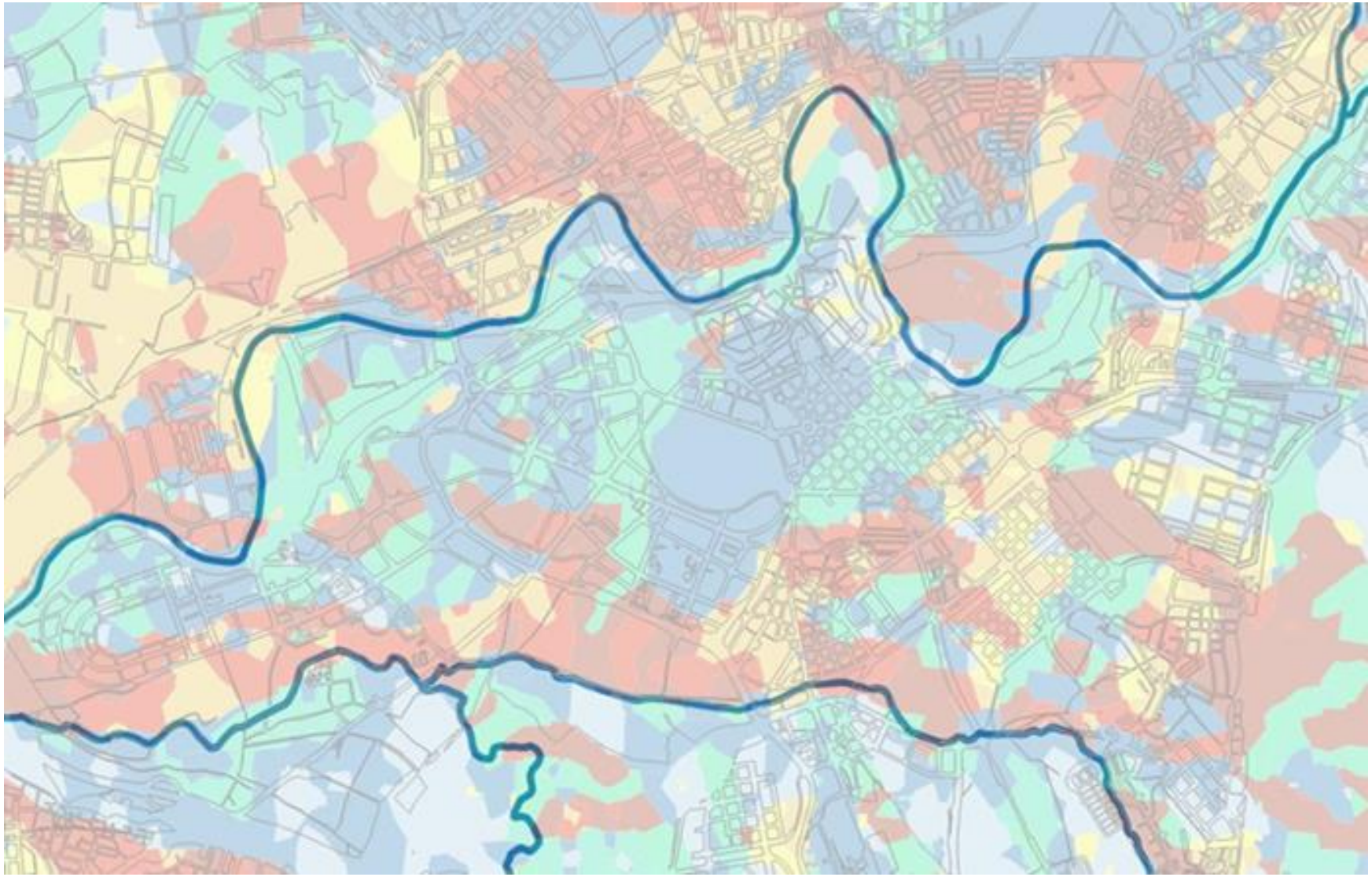
1. Condicionants

- Topografia
- Connectivitat teixit urbanístic



CONDICIONANTS: Topografia

CONDICIONANTS: Orientacions



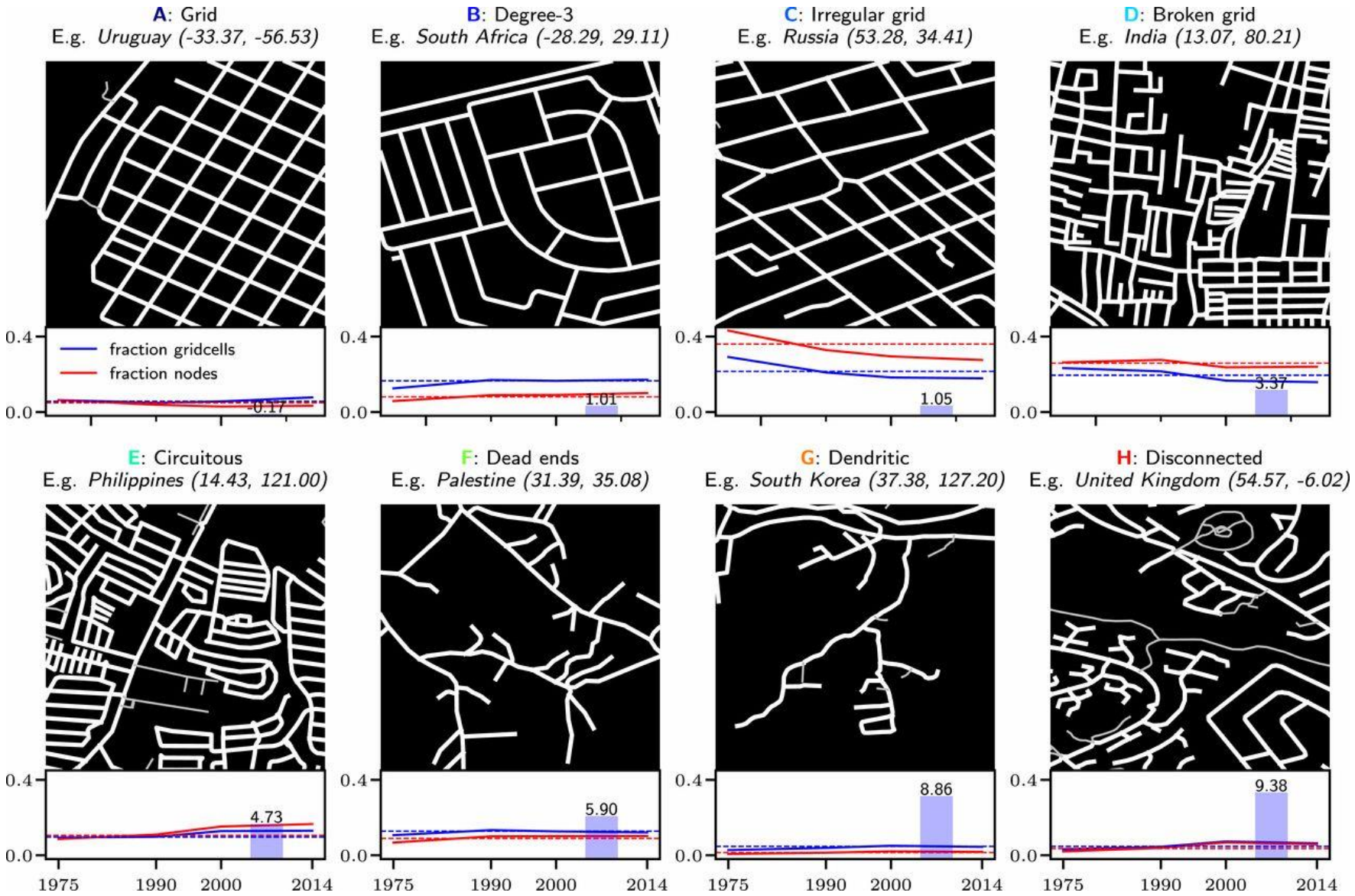
CONDICIONANTS: Teixit urbà i connectivitat

Tipus de xarxes empíriques de carrers,ordenats de menor a major dispersió urbana.

Fig 4.Art Global trends toward urban street-network sprawl
Christopher Barrington-Leigh i Adam Millard-Ball
https://orcid.org/0000-0002-2353-8730

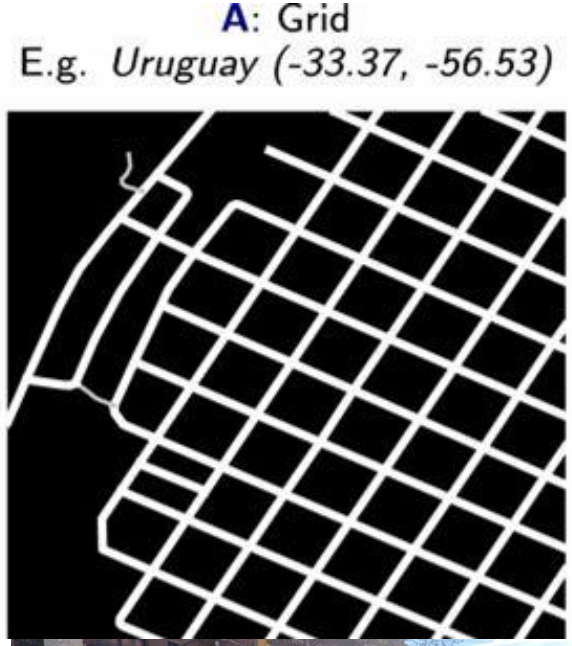
https://doi.org/10.1073/pnas.1905232116

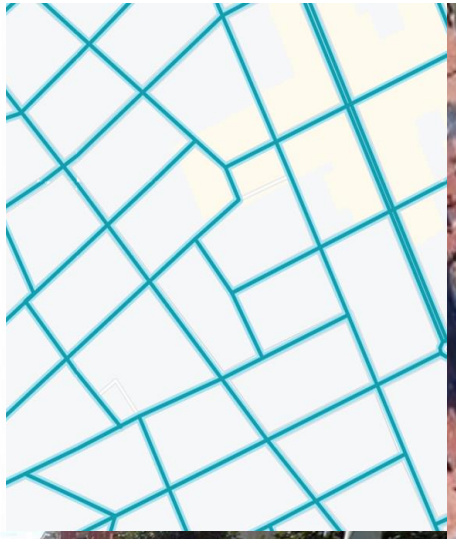
(SNDi: street-network disconnectedness index)



CONDICIONANTS: Teixit urbà i connectivitat

Barberà del Vallès: connectivitat i compacitat





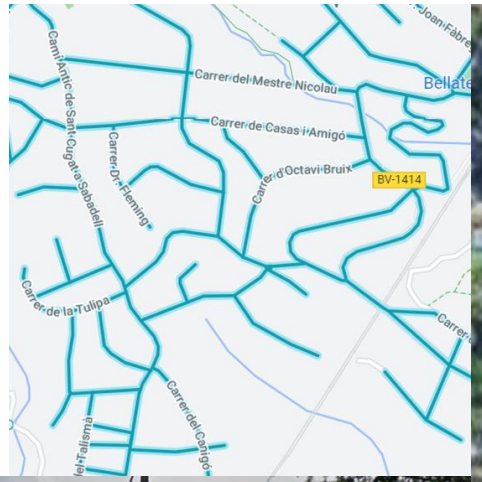
CONDICIONANTS: Teixit urbà i connectivitat

Badia del Vallès: polígons habitacionals

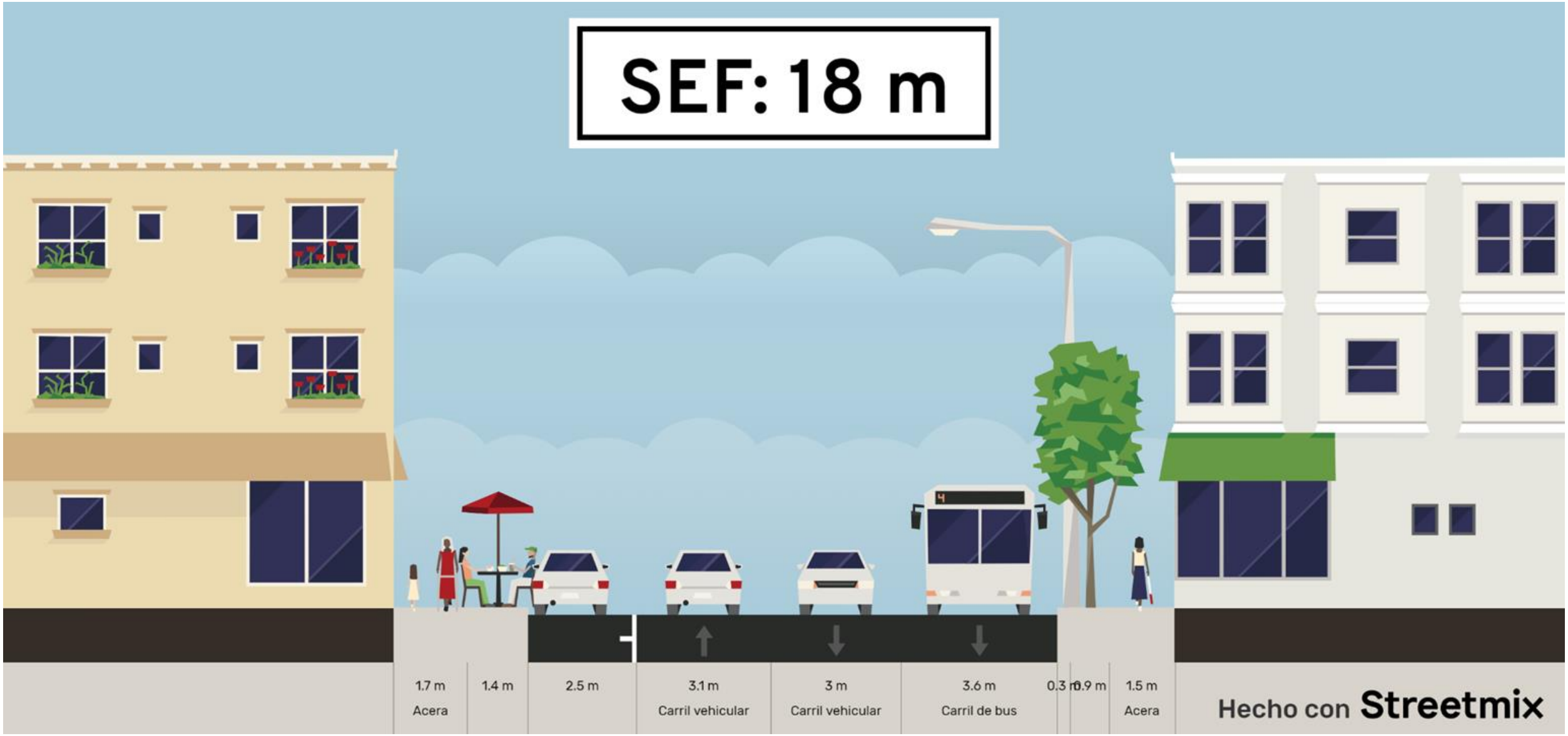
CONDICIONANTS: Teixit urbà i connectivitat

Bellaterra: teixit dispers i desconnectat

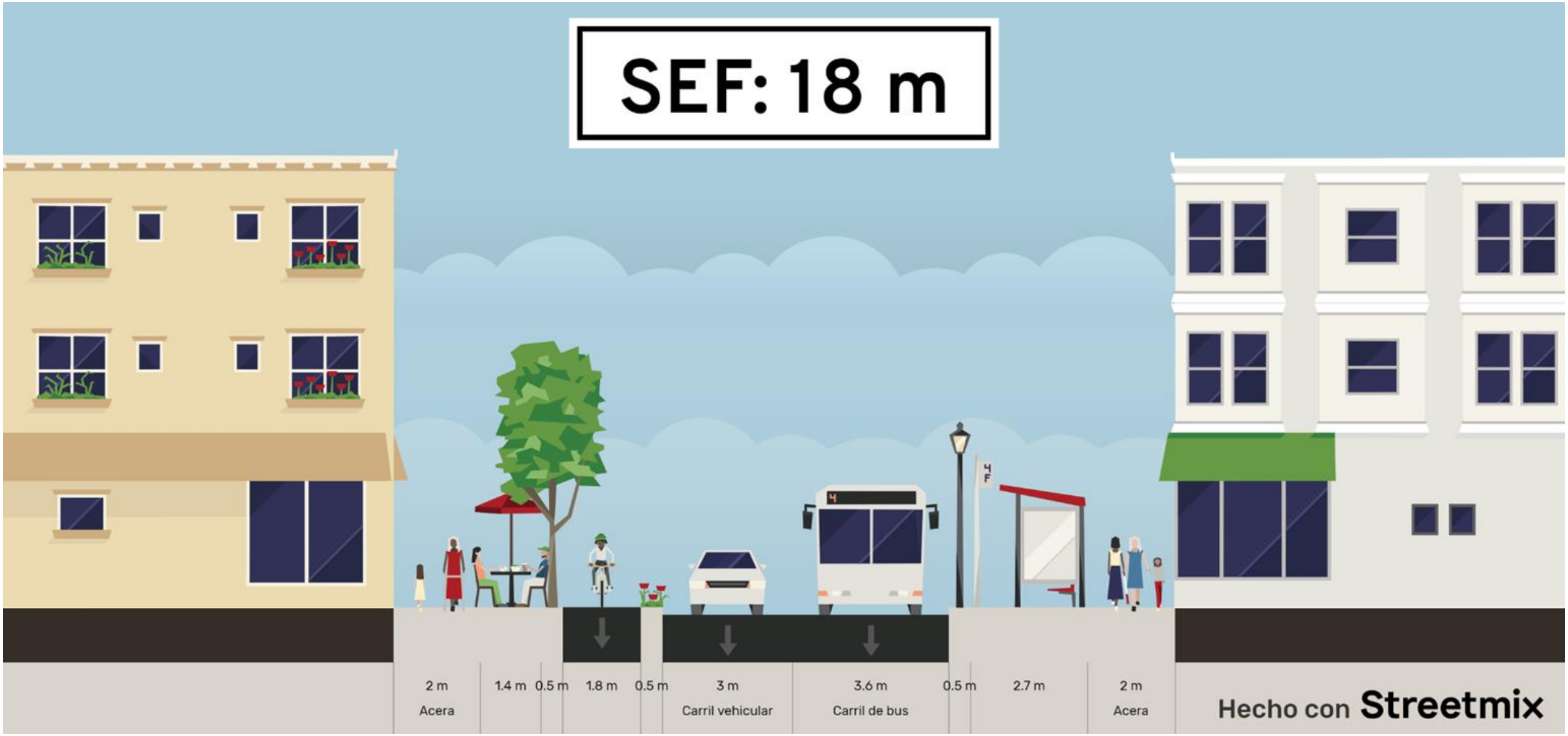
H: Disconnected
E.g. *United Kingdom (54.57, -6.02)*



CONDICIONANTS: Teixit i urbanisme. Secció entre façanes



CONDICIONANTS: Teixit i urbanisme. Secció entre façanes



CONDICIONANTS: Teixit i urbanisme. Secció entre façanes

2. Demanda

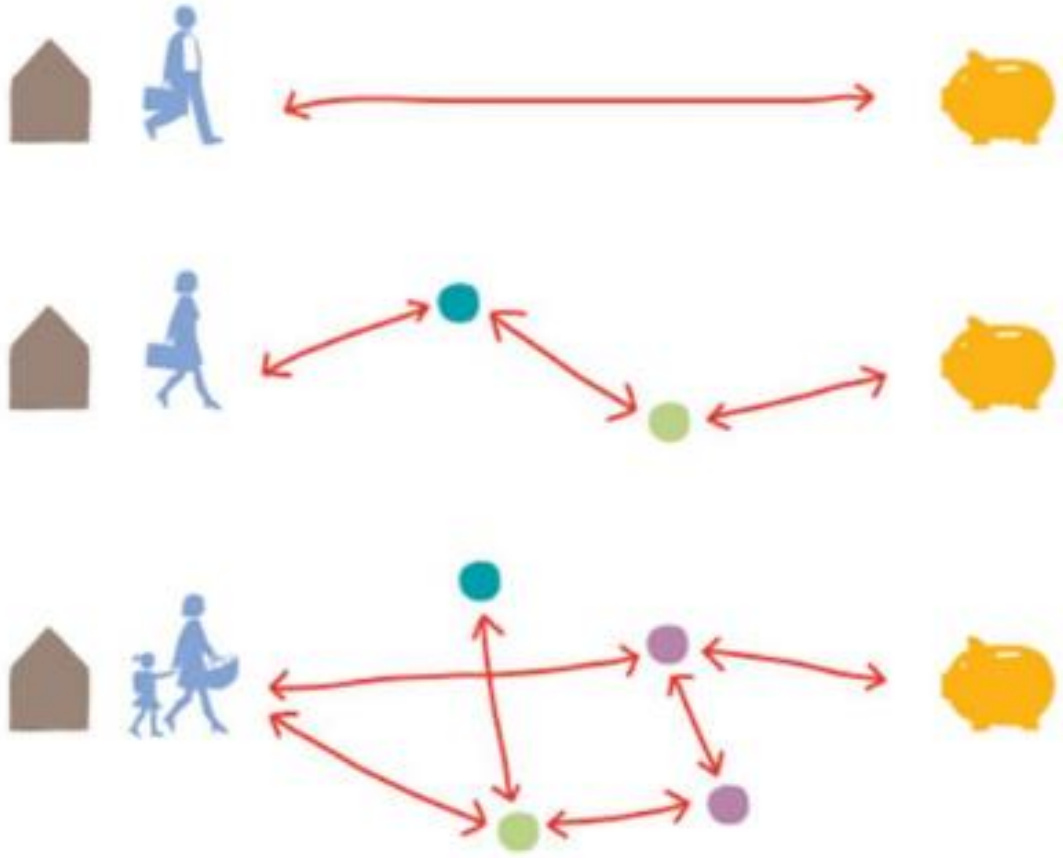
- Origen: població
- Destí:centres generadors de mobilitat

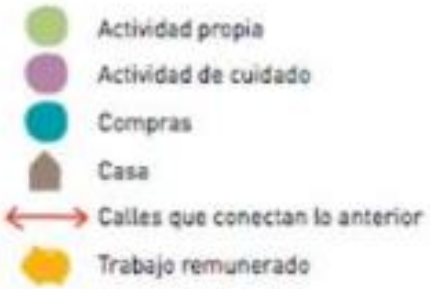
DEMANDA: d’on a on anem?! -real,no figurat ;-)-

Barcelona, 18 de Desembre de 2019

MOBILITAT I GÈNERE A LA CIUTAT DE BARCELONA

Síntesi de resultats l’anàlisi des de la perspectiva de gènere de l’“Enquesta de mobilitat en dia feiner (2013)”





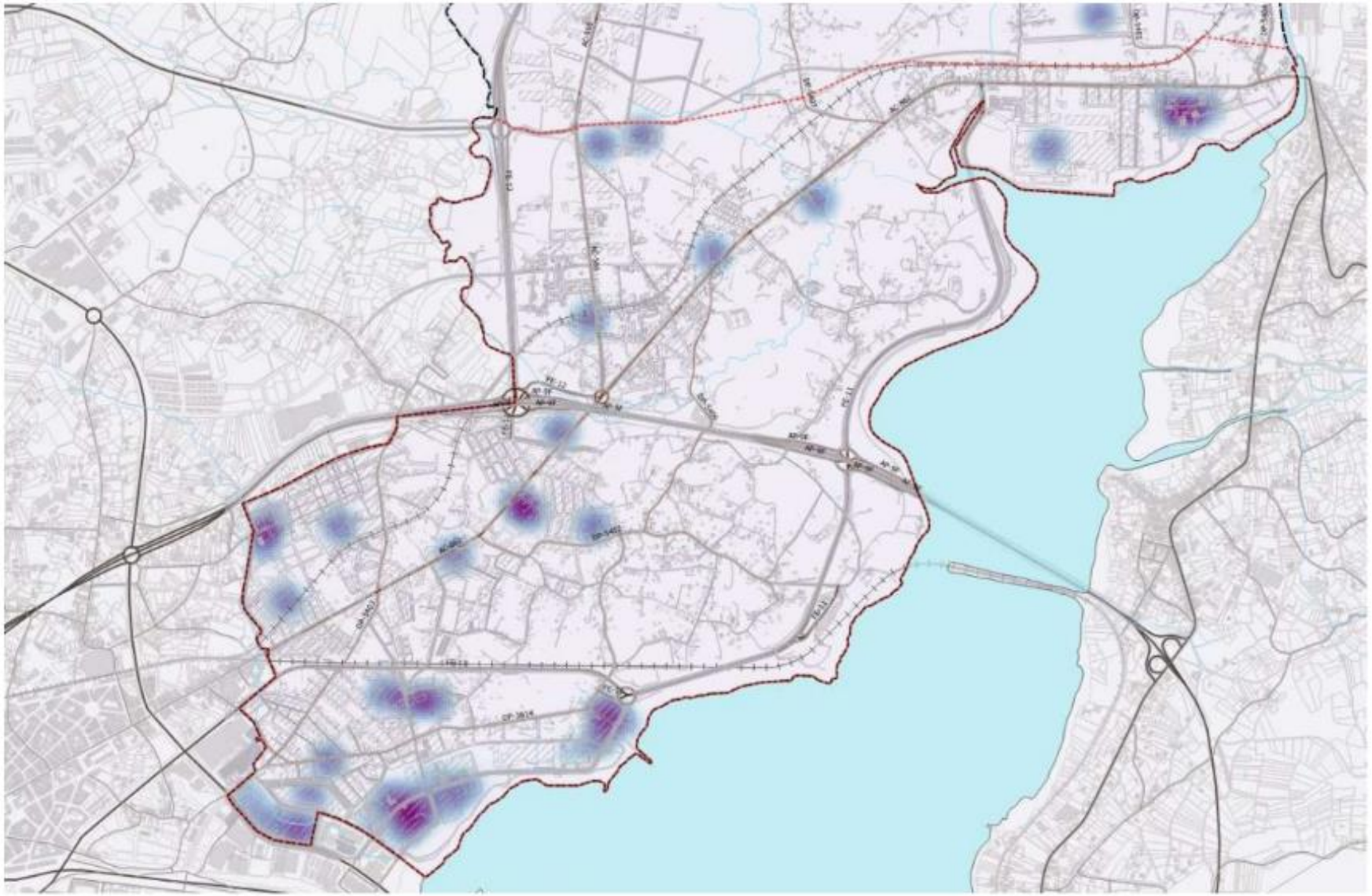
Fuente: Itinerarios cotidianos, ruta de casa al trabajo. Fuente: (Col·lectiu Punt 6, 2014).

DEMANDA. Població: origen de la demanda de mobilitat

Geolocalización de la población del núcleo urbano de Narón según método descrito. Elaboración propia.

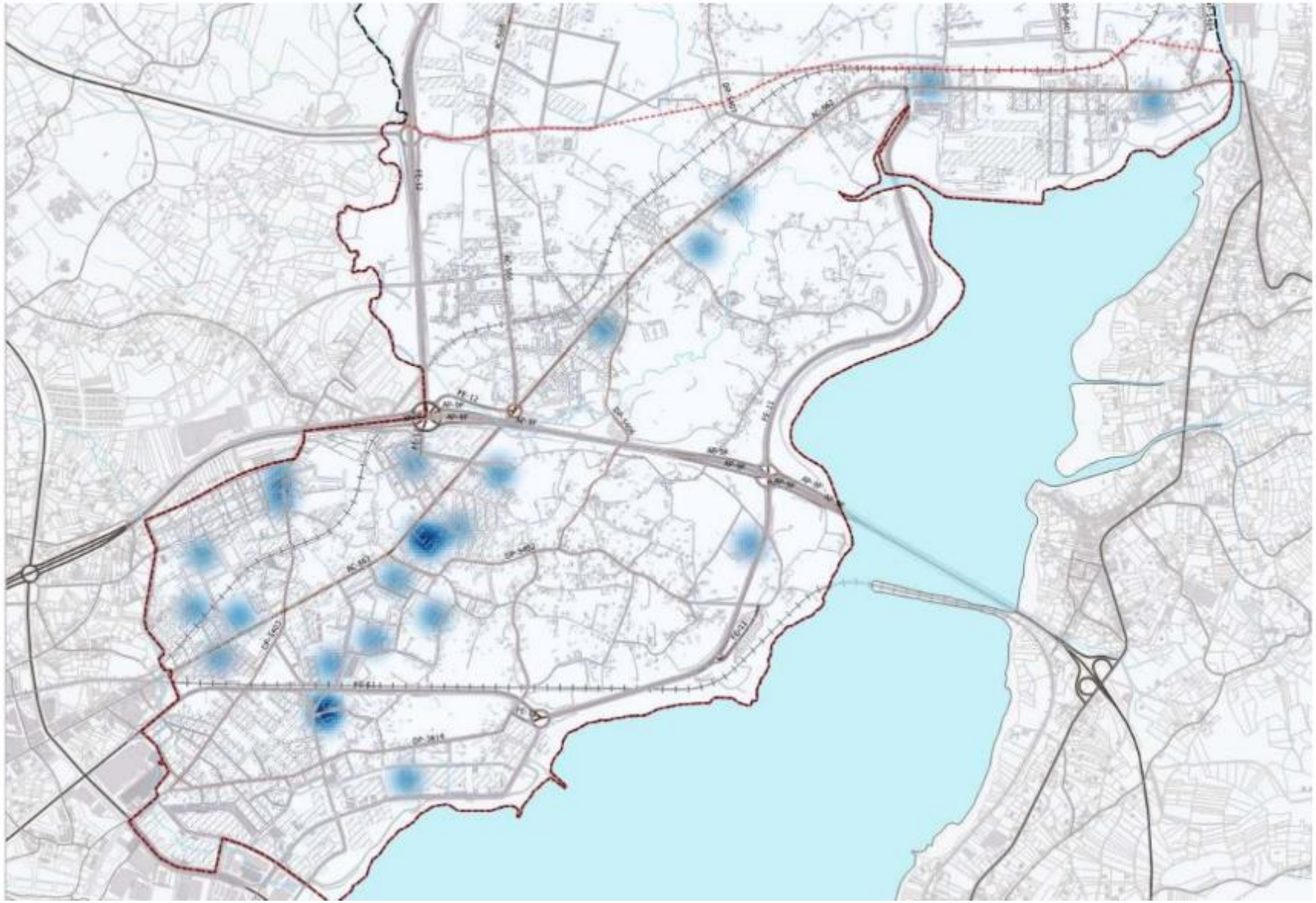
DEMANDA: centres atractors de mobilitat

Mapa de calor de focos de demanda de movilidad cotidiana, laboral y educativa



DEMANDA: centres atractors de mobilitat

Mapa de calor de focos de demanda de movilidad cotidiana de cuidados

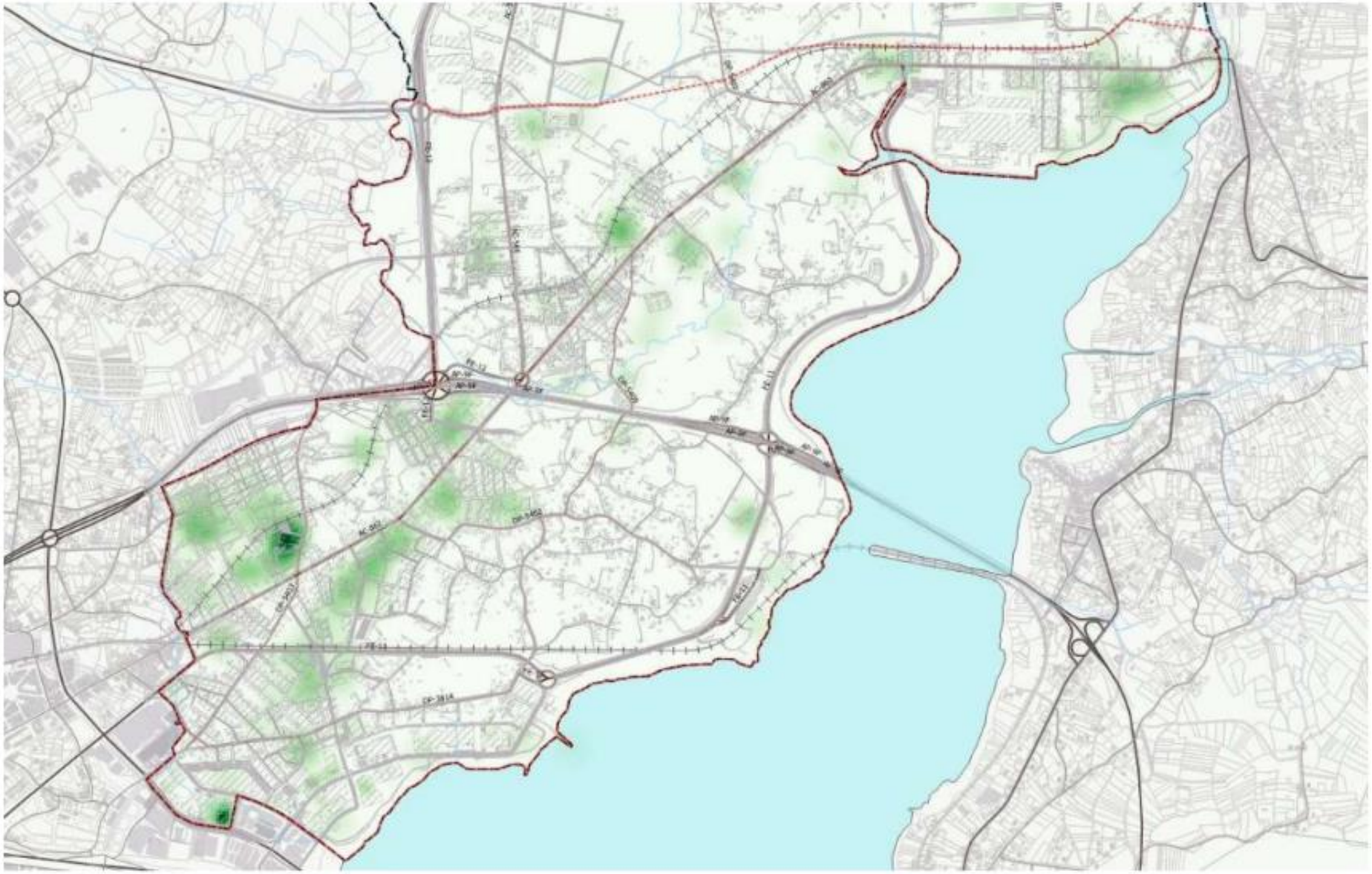


DEMANDA: centres atractors de mobilitat

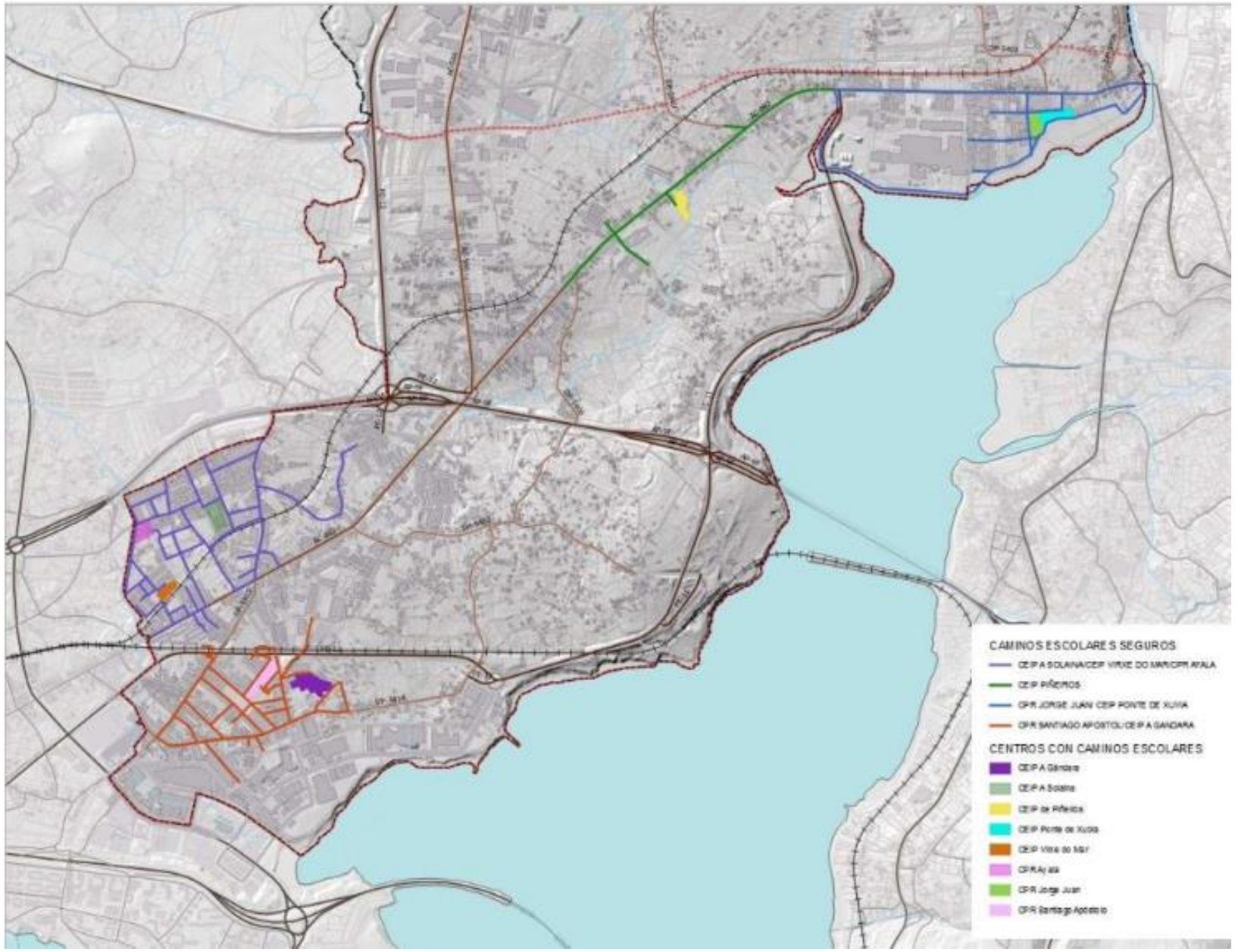
Mapa de calor de focos de demanda de movilidad cotidiana obligada agregada (trabajo, educación y cuidados)

DEMANDA: centres atractors de mobilitat

Mapa de calor de focos de demanda de movilidad cotidiana no obligada

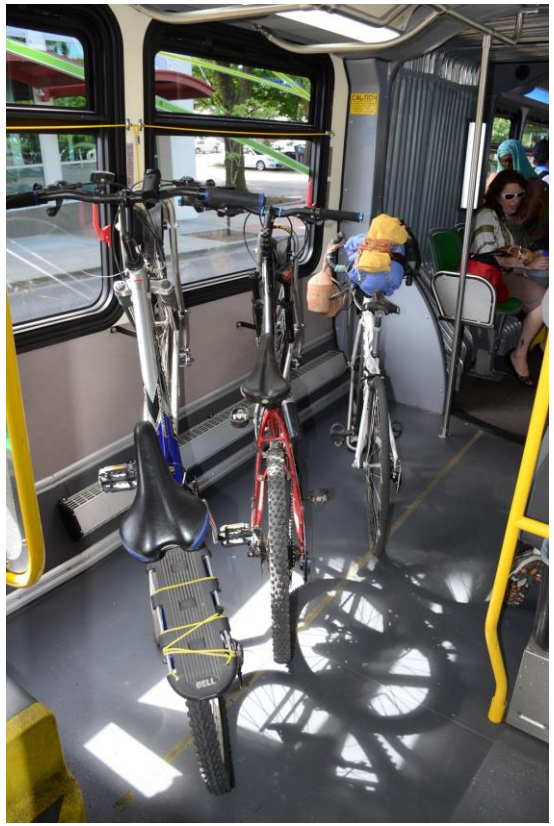


DEMANDA: : centres atractors de mobilitat. Escoles i camins escolars

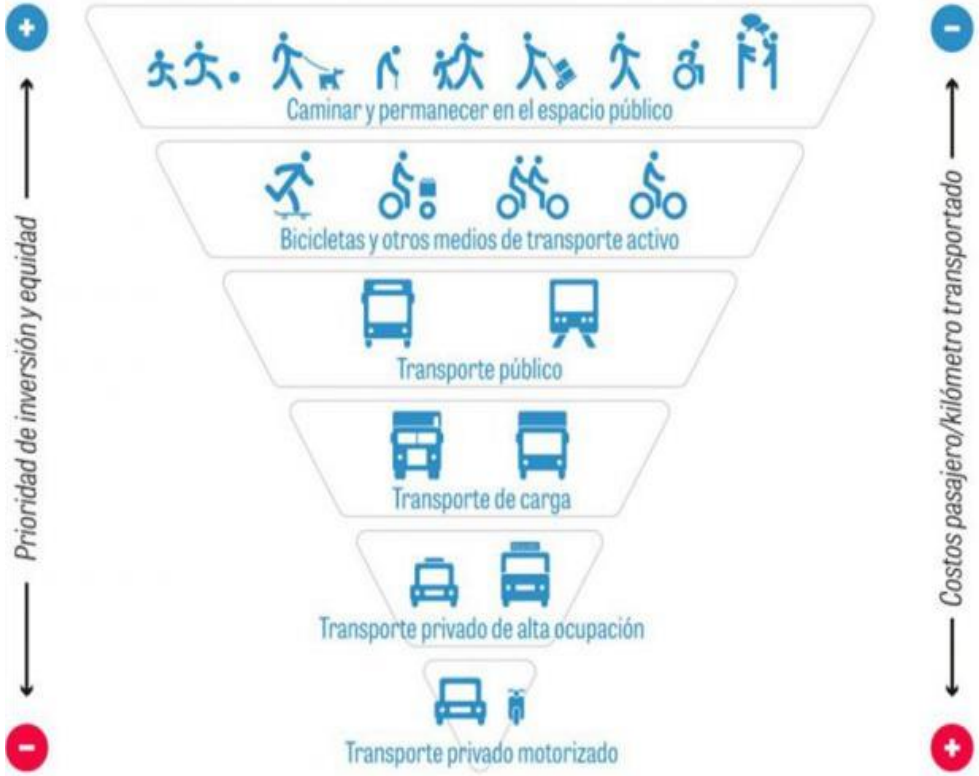


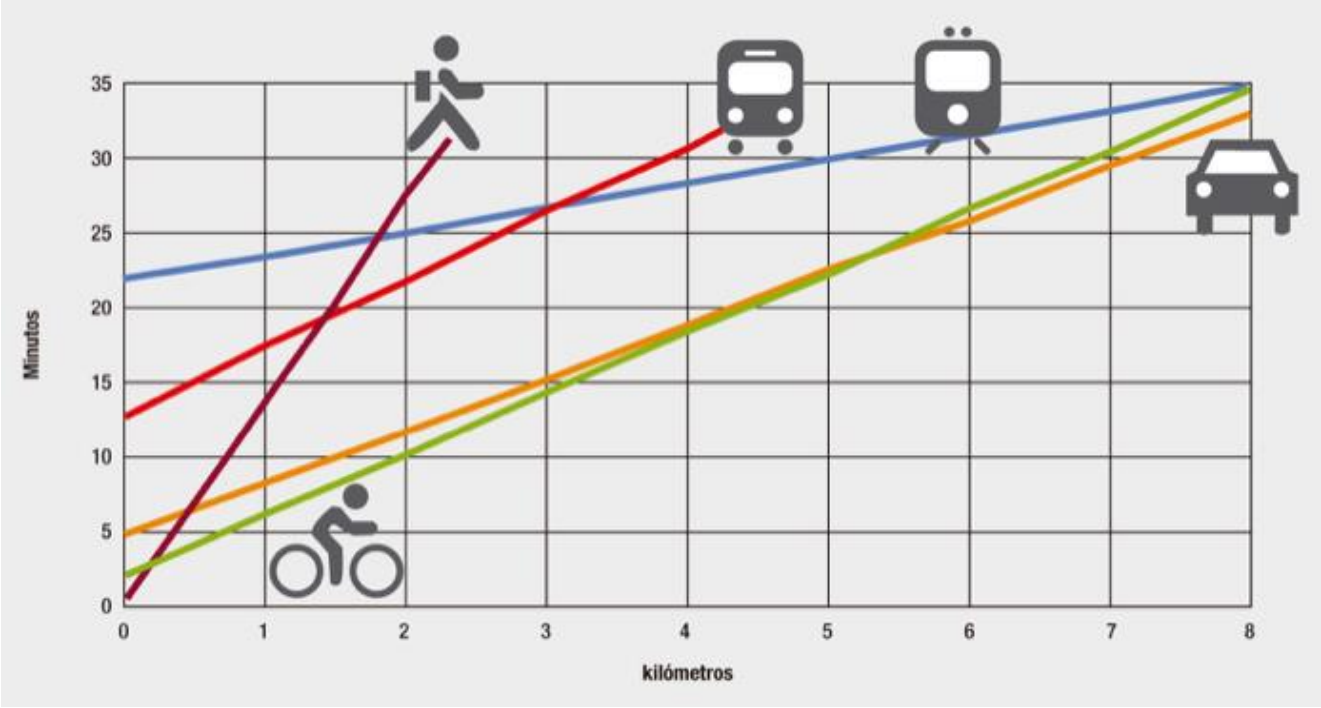
3. Oferta

- Multimodalitat
- Existència d’oferta d’altres modes



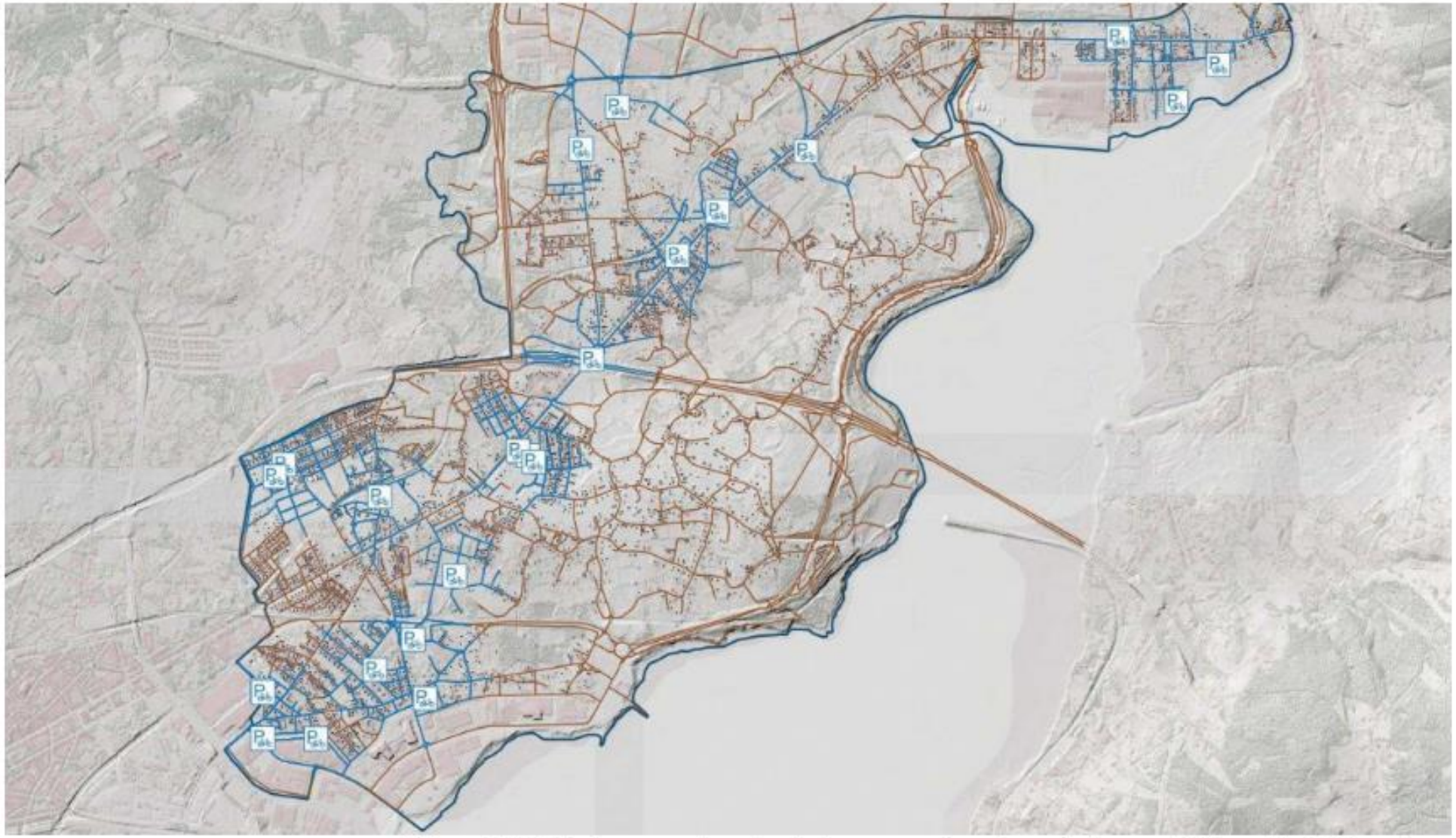
OFERTA. Altres modes de transport: **complementarietat i conflictivitat.**





Comparació de les velocitats de desplaçament de diferents medis de transport en medi urbà
Font: "En bici hacia ciudades sin malos humos" Comisión Europea 2000

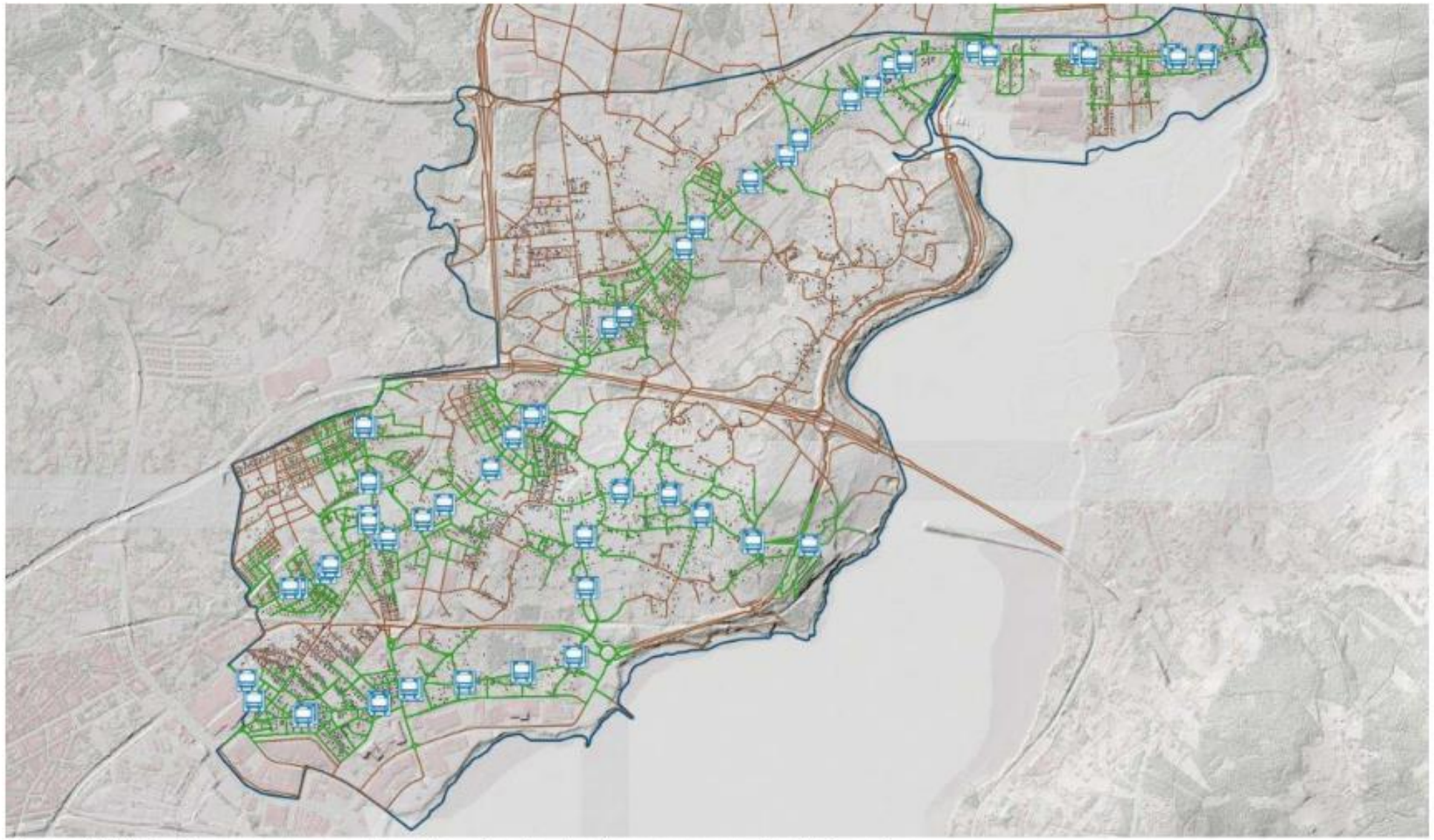
OFERTA. Oferta complementaria: **bici pública**



Mapa.MB.01. Acceso desde viales a puntos de préstamo. Distancia 300 metros

5 minutos a pie

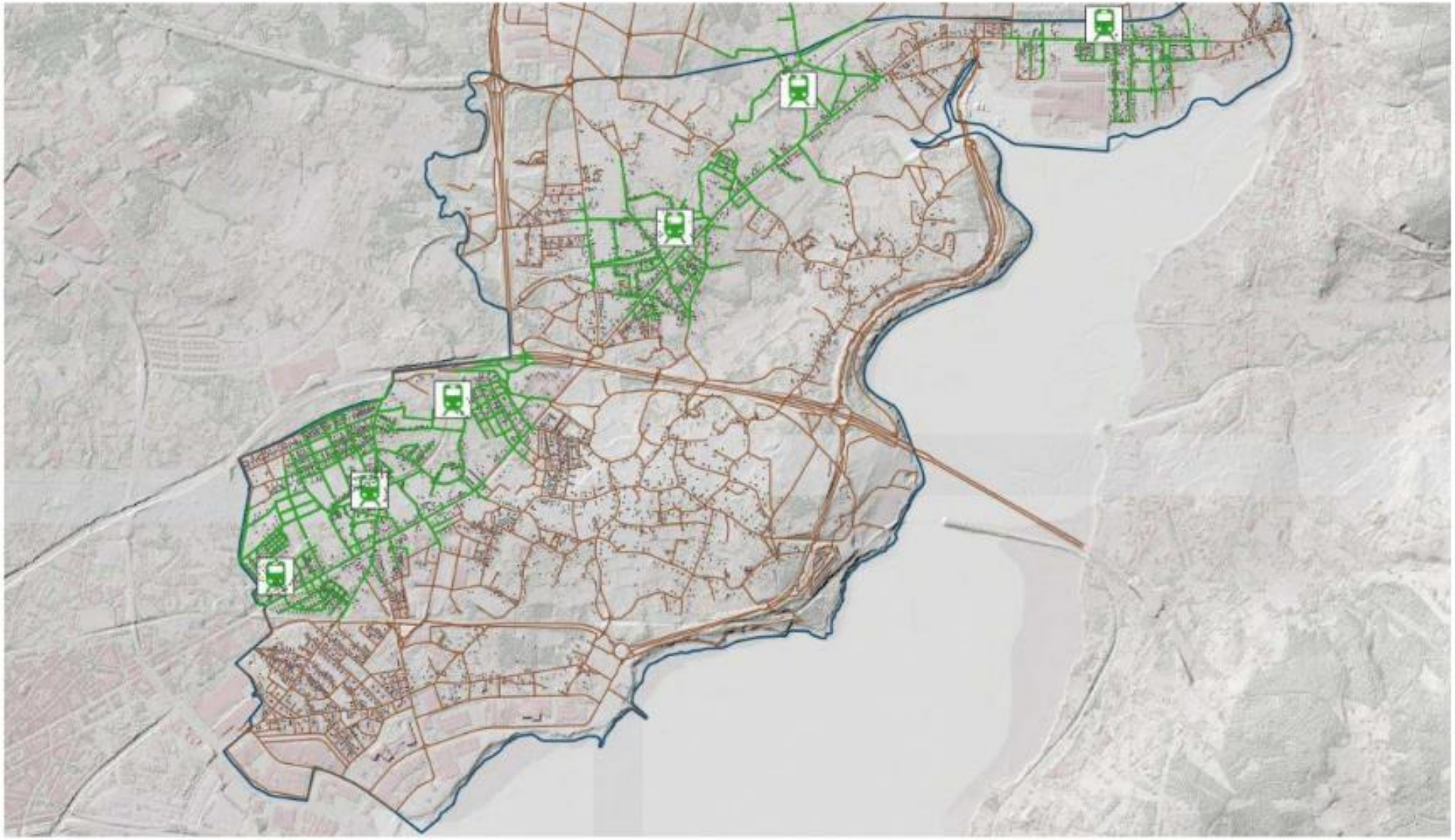
OFERTA. Oferta complementaria: **bus**



Mapa TP. 03. Acceso a parada a través de viario a menos de 300 metros

4 minutos a pie

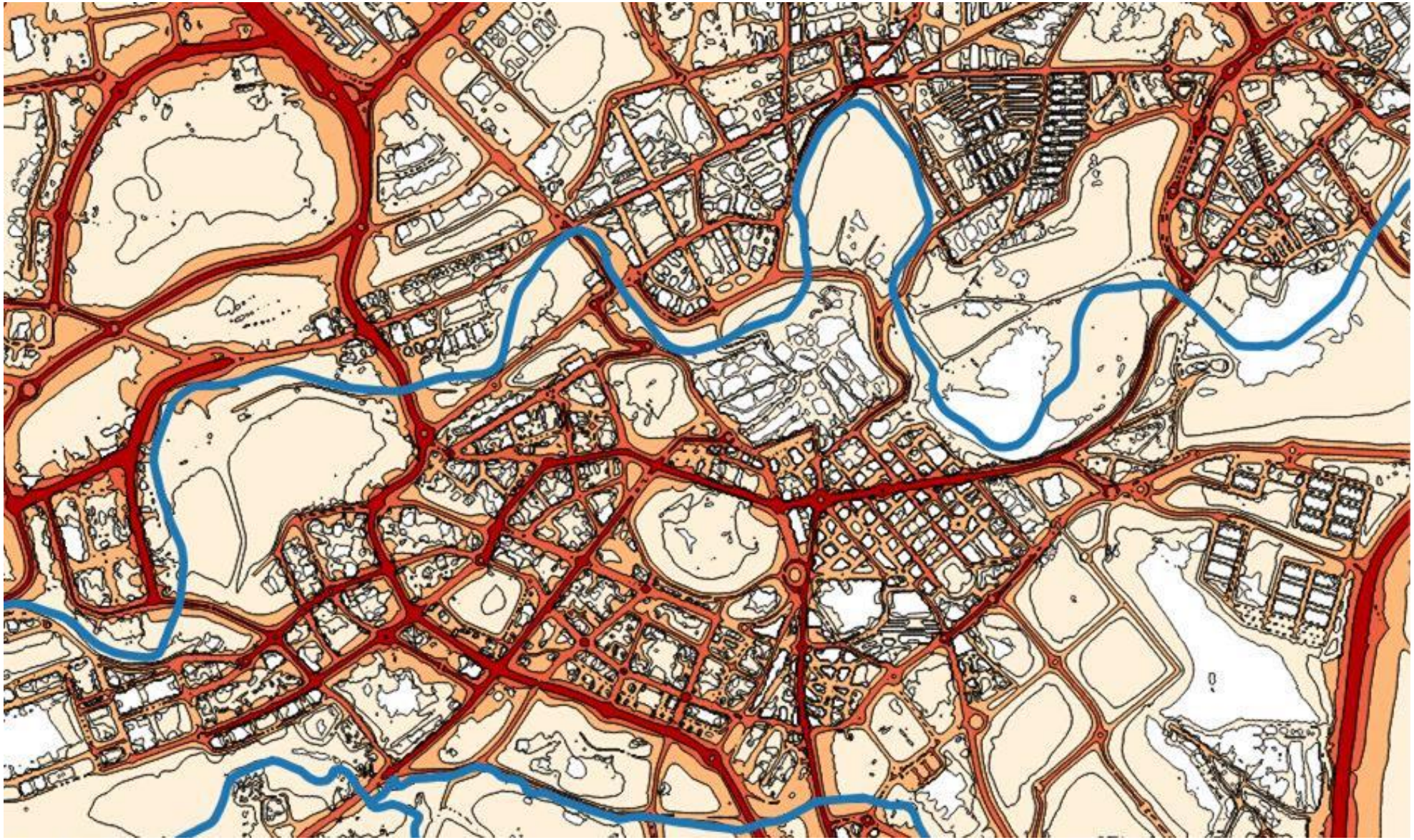
OFERTA. Oferta complementaria: **metro/rodalies**



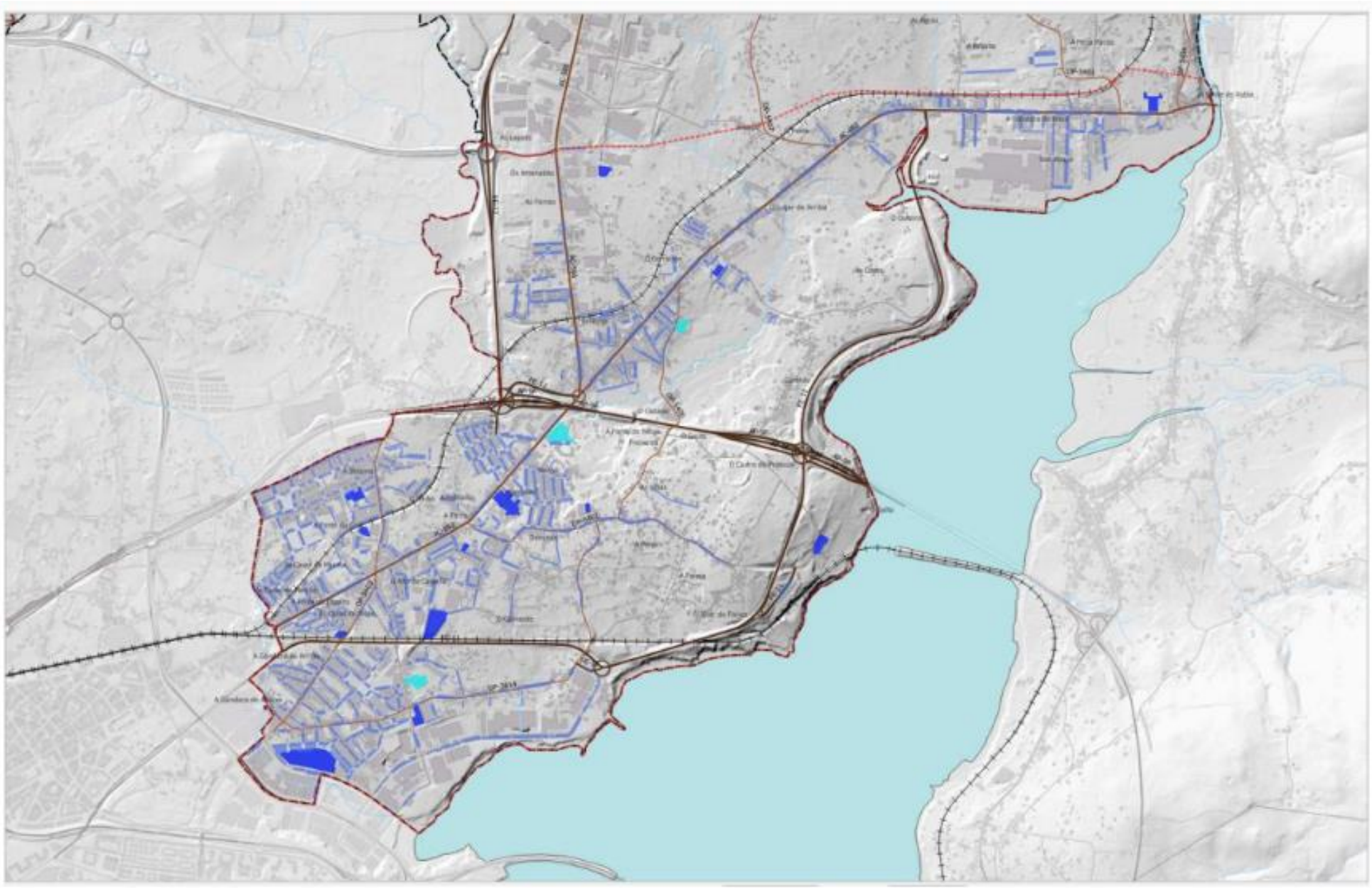
Mapa TP.04. Acceso a apeadero a través de viario a menos de 500 metros

7 minutos a pie

OFERTA. VPM Tràfic (Soroll per tràfic)



OFERTA. Aparcament VPM



Mapa VP.02. Mapa de aparcamientos en espacio público o en aparcamientos de uso público.

4. Requisits del disseny…..amb perspectiva de gènere

- Seguretat
- Continuïtat
- Eficiència
- Llegibilitat

El gènere

REQUISITS DE DISSENY. Participació

PARTICIPACIÓ	
Criteri a seguir	*Inclusió a la fase disseny de la mirada de gènere participada*
Motiu	Prèviament al disseny tant del traçat com de la secció cal recollir les demandes en clau de gènere, i de les diferents realitats socio-culturals, edats i condicions, per tal de poder aplicar-ho a la fase de projecte. Per això és important a l'hora de fer el diagnòstic i propostes fer-ho de manera desagregada en sexes i grups d'edat, i comptar als processos participatius amb entitats o meses de gènere.

REQUISITS DE DISSENY. Seguretat 1

SEGURETAT	
Criteri a seguir	***Carril separat del trànsit rodat (separació mínima de 0,5m-1m)***
Motiu	Separació del carril bici del de circulació motoritzat donant cert marge de seguretat per caigudes o avançaments sense ocupar el carril motoritzat. Aporta major seguretat i major sensació de seguretat, el principal requisit per a que la infraestructura sigui emprada en paritat.
Criteri a seguir	***Carril segregat del trànsit rodat (presència d'elements físics segregadors)***
Motiu	Segregació del carril bici del de circulació motoritzat mitjançant elements físics que garanteixin la no invasió per part dels vehicles motoritzats al carril bici, per tal d'ampliar tant la seguretat com la sensació de seguretat.
Criteri a seguir	***Interseccions segures***
Motiu	Les interseccions són els punts negres per excel·lència de la seguretat vial en general, i en especial quan intersequen xarxes de VPM i/o bus amb els modes a peu i en bici, essent aquests els més vulnerables. Cal resoldre per tant aquests punts amb garanties de seguretat perquè condicionen la resta de la xarxa.

REQUISITS DE DISSENY. Seguretat 2

Criteri a seguir	***Amplada carril***
Motiu	Cal garantir una circulació folgada, sense estar patint per la manca d'espai, poder avançar de manera folgada a ciclistes més lents i amb garantia de poder-se desplaçar còmodament amb elements annexes a la bici que n'amplien la seva amplada: remolcs per a mainada, transport de mercaderies...etc.
Criteri a seguir	***Paviment segur***
Motiu	La qualitat del paviment i la pintura emprada afecten directament a la seguretat i a la sensació de seguretat, sobretot en circumstàncies de conducció difícil, com amb el terra humit per la rosada o pluja, o glaçat per gebrades o nevades. També és important donar garantia de manteniment i resoldre els problemes derivats d'arrels i tolls que es puguin anar generant per evitar relliscades o sortides de via.
Criteri a seguir	***Il·luminació***
Motiu	La il·luminació és un altre component clau de garantia de seguretat i de sensació de seguretat. Tant per motius de seguretat vial (aportant visibilitat per a la correcta circulació) com de seguretat personal (aportant visibilitat de possibles agressors i de l'agressió en cas de cometre's).

REQUISITS DE DISSENY. Visibilitat

VISIBILITAT	
Criteri a seguir	***Conèixer la realitat de les dones***
Motiu	Cal conèixer la realitat de les dones i les seves necessitats per tal d'oferir solucions ajustades a elles, quan aquestes divergeixen de la dels homes i altres grups. Una mesura fonamental és desagregar per gènere la informació que es recopili des de les fases inicials de tot projecte. En el cas d'accions vinculades a la mobilitat les enquestes i treballs participats han de recollir el gènere i l'edat, així com les diversitats funcionals que pugui tenir la ciutadania consultada.
Criteri a seguir	***Pla de comunicació i promoció***
Motiu	Cal donar visibilitat a les dones en totes les actuacions municipals, enviar missatges inequívocs a les dones de que l'ajuntament les té en compte a les seves actuacions. La visibilitat té especial rellevància a la senyalització a l'espai públic (com a reconeixement implícit a la seva ocupació per part de les dones) i en la definició com a grup *target* al que adreçar-se a les campanyes municipals i de promoció d'equipaments i infraestructures. Respecte la senyalització és important seguir les recomanacions de la FEMP i altres fonts per tal d'aconseguir senyals inclusives i deixar d'invisibilitzar les dones amb les senyals androcèntriques.

Pàgina 7 / 10

REQUISITS DE DISSENY. Conciliació

CONCILIACIÓ	
Criteri a seguir	***Accessibilitat a equipaments i centralitats***
Motiu	Un carril bici per a fomentar la mobilitat en bici ha d'estar orientada al transport, no a l'oci. Com a tal ha de resoldre problemes de connectivitat i accessibilitat als llocs demandats per la ciutadania, ja sigui per cobrir la mobilitat obligada com la quotidiana. En aquest sentit, la infraestructura ciclista ha de donar resposta a l'accés a centres laborals, però també escolars, de cures, gestions i compres familiars. En la mesura en què a dia d'avui el col·lectiu que més pateix les dificultats per conciliar són les dones, facilitar les logístiques diàries a través d'infraestructures de mobilitat, en aquest cas carril bici, pot contribuir a una millor qualitat de vida per part d'aquestes.

REQUISITS DE DISSENY. Inclusió 1

INCLUSIÓ	
Criteri a seguir	***Joves en bici***
Motiu	La mirada de gènere no es queda en les dones, és una mirada inclusiva que pretén arribar a tota la ciutadania, de diferents gèneres, edats, recursos i procedències. Com a tal cal destinar esforços en que les actuacions municipals impactin sobre tots aquells grups poblacionals que conformen la ciutadania. Un d'ells, i d'especial importància pel potencial de canvi que representen és el grup dels joves.
Criteri a seguir	***Escola de la bici per a tothom (migrants, joves i grans)***
Motiu	A la nostra cultura la bicicleta constitueix un mode de transport, esport i oci molt habitual a pràcticament totes les famílies, però no és així a totes les cultures. Amb l'arribada de ciutadania provinent d'altres cultures, que en el cas de Sant Quirze del Vallès consisteix en un 4,4%, (un 4,75% en el cas de les dones i un 4% en el dels homes) i cal oferir recursos per a l'aprenentatge de la bicicleta com a mode de transport urbà a aquelles persones que els hi calgui formació.

REQUISITS DE DISSENY. Inclusió 1

INCLUSIÓ	
	La mirada de gènere no es queda en les dones, és una mirada inclusiva que pretén arribar a tota la ciutadania, de diferents gèneres, edats, recursos i procedències. Com a tal cal destinar esforços en que les actuacions municipals impactin sobre tots aquells grups poblacionals que conformen la ciutadania. El col·lectiu de gent gran es veu especialment beneficiat en termes de salut i qualitat de vida amb hàbits de mobilitat activa, bé a peu o en bici. Integració mobilitat i salut pública. Amb la intervenció dels centres de salut, assistents socio-comunitàris, casals de gent grani altres entitats de gent gran registrades a l'ajuntament, com a actors dinamitzadors de la mobilitat en bici, juntament amb les infraestructures adequades, es pot generar un impacte molt positiu sobre la població gran, cada cop més nombrosa

REQUISITS DE DISSENY. Graella d'avaluació

SECCIÓ	CRITÈRI	Grau de compliment
PARTICIPACIÓ	Inclusió a la fase disseny de la mirada de gènere participada	Baix
SEGURETAT	Carril separat del trànsit rodat	Elevat
	Carril segregat del trànsit rodat	Elevat
	Interseccions segures	Elevat
	Amplada carril	Elevat
	Paviment segur	Elevat
	Il·luminació adequada	Baix
	Aparcaments ben ubicats	Elevat
VISIBILITAT	Conèixer la realitat de les dones	Moderat
	Pla de comunicació i promoció	A Futur/Amb recursos
CONCILIACIÓ	Accessibilitat a equipaments i centralitats	Moderat
INCLUSIÓ	Joves en bici	A Futur/Amb recursos
	Escola de la bici	A Futur/Amb recursos

https://youtu.be/jF66QbxjmjI